

＜論説＞

アメリカにおける統一標準時の導入

岡 寄 修

I. 文明的な法の見方

法による社会改革

神聖にして不変の法に従うべしとする考え方を、文化的な法の見方と呼ぶとすれば、法を用いて社会を改革するという考え方は、時代の世俗化に伴って強まった、優れて文明的な法の見方に属する。今では、法を社会改革の手段と見ることに疑問は示されないが、文明の国アメリカにおいても、この見方はさほど古い歴史を持つわけではない。

文明史家のダニエル・ブーアスティンによれば、植民地時代のニューイングランドでは、神の言葉を崇めるピューリタンの伝統の下、法についての見方も甚だリーガリスティックで、法は神聖にして文化的なものとして見られていた。だが、独立後ほどなくこうした見方に変化が表れ、南北戦争の時代までに、イギリスとは異なるアメリカ独自の法システムが生み出されるに到ったという。

アメリカ独立革命が起きたころ、アメリカではロー・リポート(判例集)など一冊もなく、制定法は系統立てられておらず、粗末な索

アメリカにおける統一標準時の導入

引が付された程度のものでしかなかった。法律専門家が読むべき書物もなければ、いわんや権威ある概説書など皆無であった。弁護士は自前で勉強をし、裁判官は素人というのが通例で、ロー・スクールなど、どこにも存在しなかった。だが、南北戦争の時代になると、全てが変わっていた。ニューイングランドは、近代法史における前例なき創造性噴出の時期にあった。…これは、決して偶然ではない。アメリカのビジネスと製造の中心地が、アメリカ法の中心地でもあったわけである。¹⁾

19世紀に入ると、アメリカにおいても日常生活のさまざまな面で、人々は鉄道、通信、照明など、産業革命期の生み出した利便性を享受する時代を迎える。こうした恩恵に浴する時代になると、技術の進歩が社会の改善に役立てられるように、法も、人が従うべき神聖で不変のものという文化的な見方から、社会の改善に役立てられるべきものという文明的な見方へと変化が見られる。

18世紀のアメリカにおいて、コモン・ロー・ルールは、社会を変革する手段とは考えられていなかった。一般的に法を変えるとすれば、それは立法を通じて行われるのが常であった。当時、コモン・ローは、基本的に一連の不動の法理をなすものであり、個々の訴訟事件で私人当事者に公正な結果をもたらすために適用されるものと考えられていた。その結果、19世紀に到るまで、アメリカの裁判官がコモン・ロー・ルールを機能的あるいは目的的に分析することはめったになかったし、コモン・ローが、人々のエネルギーを社会変革に向かわせる創造的手段として、意識的に用いられることもなかった。…

〔しかし〕1820年代になると、法に関するアメリカの風景は、それまでの40年間に見られたものとは、ほとんど類似点がないほど

変わった。使う言葉はほぼ同じであっても、思考の枠組みがドラマチックに変わり、それに伴い法理も変化した。法は、もはや慣習に示された、あるいは自然法から引き出された、一連の不変原則とは考えられなくなった。それに代わり、裁判官はコモン・ローを、社会を統治し社会的に好ましい行為を促すため、立法府と同等の責任を負うものと考えようになった。法を政策遂行の手段とみなすようになったことから変革が促され、裁判官は、社会に変化をもたらすため、自覚的な目標を持って法理を創るようになった。こうしてアメリカ法は、ダニエル・ブーアスティンが正にそう呼んだように、偉大な「近代法史における創造性噴出」の境界に立つに到ったわけである。²⁾

近代社会は、文明の進歩・発展と手を携えて進展し、多くの人々が文明の恩恵に浴してこの変化を受け容れた。しかし、その一方で、技術の進歩や利便性の向上を掲げ、世俗化を促進する文明の進歩に対しては、古くから慣れ親しまれた神聖な文化や伝統を掲げ、進歩を阻止しようとする動きが現れるのを常とする。19世紀のアメリカもその例外ではなく、次第に強まる文明化への動きに対し、日常の様々な面で賛否両論の論争が繰り広げられた。だが、19世紀の100年の間に、アメリカは近代化に向け大きく歩を進める。これに伴い、それまで自然で文化的なものと考えられてきた多くのものが、人為による文明的なものへと置き換えられた。³⁾

こうした文明化への動きに伴い、19世紀に大きく変化したものの一つに、公共時間の観念がある。鉄道の出現により、それまでになかった速さで人や物資が移動するようになると、既存の局地時間が並存する状況は、多くの点で不都合を晒すようになる。その結果、局地時間に象徴される文化的な時間の観念は、さまざまな紆余曲折を経て、1883年、人為と便宜を基礎にもっぱら鉄道会社の都合を優先して定められた、統

アメリカにおける統一標準時の導入

一標準時という文明的な時間に置き換えられた。アメリカは、全土に互
る時間の統一を実行に移した最初の国であり、これは14世紀に機械時
計が発明されて以来、時間の歴史における最も重要な進展であったと評
されている。今では標準時は当然視され、それにさしたる疑問も呈され
ないが、近代の文明的な公共時間も、法を社会改革の手段と見るようにな
ったのと同じく、近代化に向かう19世紀のダイナミックなプロセス
の一環として、人為的に創造されたものである。

Ⅱ. 息づく自然のリズム

アルマナックに示された文化的時間

おおきな のっほの古時計 おじいさんの時計
いつも動いていた ご自慢の時計さ
おじいさんの 生れた朝に 買ってきた時計さ
いまは もう動かない その時計…⁵⁾

近年、リバイバル・ソングとしてヒットした「大きな古時計」という
歌は、1876年、アメリカの作曲家ヘンリー・クレイ・ワーク(1832-84)
により作られた。ワークは、「オールド・ブラック・ジョー」や「草競
馬」で知られる、アメリカの代表的作曲家スティーブン・フォスター
(1826-64)と並び称される人物で、この歌のモチーフはイギリスの逸
話から得たと伝えられる。

ここに歌われた「のっほの古時計」は、長身の箱型振子式置時計で、
正式名称は「ロングケース・クロック」、愛称として「グランドファー
ザーズ・クロック」とも呼ばれた。これが普及し始めたのは1660年代
からで、それまでは時間を示す1本針しかなかったところ、この頃に、

分を示す長針が添えられるようになった。だが、当時重視されたものは、時計が本来担うべき時の正確さよりも、そこに施された豪華な装飾の方である。⁶⁾ イギリスのジェントリーの家に置かれたこの時計は、豪華な家具調度品の一つと目され、代々伝わる家宝でもあった。高級なものになれば、素材にマホガニーを用い、時計職人が腕によりをかけて工芸的な技巧を施し、ひときわ眼につくものに仕上げられる。振子が長いために時を刻むテンポも遅く、祖父の代から伝わったものという意味も込め、ユーモラスに「おじいさんの時計」と呼ばれた。19世紀においても、この時計はステータス・シンボルの役目を果たし、家具の中でも最も価値あるものの一つとなっていた。⁷⁾

真夜中に ベルがなった おじいさんの 時計
お別れのときがきたのを みなにおしえたのさ
天国へのぼる おじいさん 時計とも お別れ…

文明がまださほど高度に発達していなかった19世紀はじめ、アメリカ人の日常生活は、おおよそ村落共同体の中で、自然のリズムを基調として営まれていた。⁸⁾ 大半が農民として野良仕事に明け暮れていたこの時代、ベストセラーは聖書であったが、それに次ぐものがアルマナック(農事暦)⁹⁾である。今日の形のカレンダーがアメリカに現れるのは1870年ごろで、それ以前は、アルマナックがこれに代わる役目を果たしていた。¹⁰⁾ 当時の暦は、単なるカレンダーの域に留まらず、農事に関わる星辰の動きを手引きすることに加え、日々の生活で起きる様々な出来事を、循環する時のリズムの中で理解し、それらにいかに対処すべきかの目安も与えていた。きちんと秩序立てられ、順調で調和のとれた日常生活を通じ、人々は、神秘的で自然のリズムに倣い、その中で平穏に暮らす古くからの知恵を受け継いだ。時計が普及する以前、農民たちは、このアルマナックを通じて身に着けた知識を通じ、さまざまな天体の動きなどを悟っ

アメリカにおける統一標準時の導入

¹¹⁾
た。

穀物や家畜を扱うことが日課であれば、誕生、成長、繁殖、衰退、死という自然のサイクルは、抗することのできない偉大な神秘に映じる。疫病が流行れば、それを防ぐ手立てもなく、誕生日を迎えずに世を去る子の数も相当数に上った時代には、日常生活において、死は今よりはるかに身近なものである。毎年繰り返される日々の生活サイクルを通じ、人々は、時の流れを大自然の円環的なものとして意識していた。¹³⁾

始めから終りに向け直線的な発展をイメージさせる文明的時間とは対照的に、この循環する文化的な時のサイクルは、古の伝統を重んじる形で父権主義と結びついている。今では個人主義の国とみなされるアメリカも、当時はなお、父権主義の支配が随所に色濃く見られた。家族は概ね大所帯で、現代風の小家族で構成される家はさほどなく、祖父や父親は、リーダーとして家父長的な立場にあった。一家の柱を成し、成人を迎えるまでの子供たちに関しては、慣習的な面だけでなく法律的にも大きな力をふるい、彼らの決断には大きな力が備わっていた。¹⁴⁾

こうした父権主義の支配は、職住分離が進む前の19世紀前半にあっては、もちろん家の中だけには留まらない。仕事場における親方と職人との間柄も、近代的な労働契約の産物ではなく、古くから続く雇主と使用人の関係を基礎として成り立っていた。

先のワークの歌には、こうした去り行く日々を懐かしむ感情がこもっている。¹⁵⁾祖父が生まれた日に備えられた時計は、その後休むことなく律儀に時を刻み続け、祖父が亡くなった日に動きを止める。祖父とのお別れのときを教えたらしき古時計は、自然が示す永遠にして神聖な時のサイクルを示唆し、¹⁶⁾神という究極の父とともに、祖父が担った父権主義の伝統を息づかせている。

時間は神のもの

時計が普及する以前、まだ野良仕事が労働の中心を占めていた時代に

は、時の流れは、もっぱら太陽の動きなどに示される自然のリズムの中で受け止められるのを常とした¹⁷⁾。時間単位で作業する産業社会の工場労働者とは異なり、農作業においては、繁忙期にもなれば日の出前から日没後まで、ひたすら仕事に勤しむのを常とする¹⁸⁾。こうした時代には、ユダヤ・キリスト教の伝統に則り、時間は神のもの¹⁹⁾とみなされていた。往々にして時計に支配される産業社会の慌しさの中で生きる現代人は、こうした過去の時代を、時の流れに急かされない悠長な時代と考えがちである。だが当時は、神の時間を一時たりとも無駄にしないことが、神への敬意のしるしとされた時代であったとすれば、現代人のこの思い込みは必ずしも当たらないという²⁰⁾。

それはさておき、時計や鉄道など文明の利器が発達するのに伴い、それまで神のものとされてきた文化的な時間の観念と正面から対峙することになったものが、文明的な時間の観念である。能率という概念を正面に掲げ、分刻みで仕事を強いる近代の文明的な時間は、始めから終りに向け直線的に突き進むイメージを強く漂わせ、円環的に巡る神の文化的な時の観念とは相性が悪い。この両者の相克が、アメリカでは1820年代から次第に強まる。

アメリカで鉄道が実用化されるのは1830年代以降で、それが人々の日常生活に密着したものになるのは、南北戦争以後のことである。1820年代という時期に時間の観念が争いの対象になったのは、平均時と太陽時という原理を異にする二つの時計の示す時刻に、僅かなズレが生じ、いずれの時計が真の時を示しているのかという争いが起きたためである²¹⁾。

1820年代には、明らかに、こうした[時を巡る]争いがアメリカのいたるところで起きていた。南北戦争前の時代に、時間の権威をめぐる小競り合いのあったことが知られている。時計が次第に普及し、社会を組織する道具として人気を博するようになるにつれ、

アメリカにおける統一標準時の導入

アメリカ人たちは、頻繁に問いを發するようになった。時間は自然現象であって、宗教や何世紀にも互る農耕の伝統に根ざすものなのか、それとも、時間は合理的探求の対象であって、詮索好きな科学者に支配される対象なのか。あるいは、時間は単に便宜的なものであって、ビジネスの遂行に役立つよう自由に決められる数字なのか。

歴史家は、南北戦争以前のアメリカにおけるある変化、つまり、「バターナリズム」とか「リパブリカニズム」などと呼ばれる、公私の関係に関する古いシステムが、権威と権力の新たな組織に道を譲ったことを記している。産業化の進展と移民の増加により、それまで慣例となっていた階級関係に、諸々の変化が生じた。新たな通信技術・輸送体制の発達により、市場のパターンと地域経済が混乱に陥った。この社会的・経済的圧力により、一方では、信仰復活、理想社会論、禁酒運動などが導かれ、監獄、精神病院、学校システムの改革が唱えられた。他方では、これと同じ圧力により、労働と公共生活を支配する時間システムの再構成がもたらされた。²²⁾

19世紀初期の頃には、アメリカ人は、時を知るのに宗教や自然を頼っていた。古くから伝わるアルマナックには、神の時を無駄にするなという戒めを含め、自然で文化的な時の観念と神への敬いが満ちていた。人々の活動範囲が狭ければ、時間は狭い地域に固有のものとしていれば済み、広い地域の時を統一する必要など、物理的に生じなかった。たとえ、教会の鐘の音や街の時計塔の音にも、真の時とは極くわずかなズレがあるろうと、それはさしたる問題ではない。産業が自然の動力源を頼り、物資の輸送は馬の速さを限度としていた時代にあっては、時間は各地域に固有なものとしていれば事足りたのである。²³⁾

南北戦争後、鉄道が発達するにつれ、時間に関する論争が随所で展開される。そこでは、局地時間という神の時間と、地域時間が併存する不

便さ、さらにそれを広域に及ぶ人為的な統一時間とすることの是非が争点となった。そこでは、一方では、利便性の向上という欲求に基づく文明促進の意識と、他方では、それまで維持されてきた伝統や生活の平穩の堅持という文化的な意識が交錯し、さまざまな論争が繰り広げられて²⁴⁾いる。

動力源は自然の恵み

蒸気力を用いた「鉄の馬」が活用される以前は、荷を運ぶにも人が移動するにも、主役は馬であった。だが、誰もが簡単には馬は持てなかったため、人々の移動はもっぱら徒歩に頼っていた。こうした時代にあつては、人が動ける範囲は物理的に大幅な制約を受け、夥しい数の人が、いわば「膝栗毛」で旅をしていた。だが、移動性の高さは、すでに19世紀初期段階のアメリカで、彼らの生活スタイルになりつつあり、1830年には、居住地の外にまで、人々は頻繁に足を運ぶようになって²⁵⁾いる。

1840年代以前は、物資を輸送する船はまだ不定期船でしかなかった。それは、荷がある時にしか運行されないため、荷積みをした船がいつ入港するのもかみ予測困難であった。このような時代には、そもそも運航計画に合わせた船の定期運航ができると考える者が、ほとんどいなか²⁶⁾つた。

19世紀前半のアメリカで、近代化に向けた潜在的な動きは、随所で見られる。例えば、輸送革命の一環として道路建設と並行して運河が新たに建設され、エリー運河を始めとして積極的に利用されるようになった²⁷⁾。また、世紀の半ば近くになると、マサチューセッツのローウェルでは、メリマック川の大滝の落差を利用し、かつてない規模の織物工場も運営されるようになった。だが、輸送手段が、あくまで風や水流などの自然の原動力を頼っていたため、その運搬量の限界により、産業や生産規模が大きく制約されていた。このため、近代化に向けた潜在的な変革や工夫も、それだけでは産業の近代化を促進するには到っていない²⁸⁾。

アメリカにおける統一標準時の導入

財貨の輸送は、数世紀にわたってそうであったように、[1840年ころまでは] 風力や畜力に頼っていた…。伝統的な輸送技術に依存していた結果、改善のための機会はほとんど存在しなかった。駅馬車、運河船、帆船の速度、あるいはこうした施設によって運搬される貨物量が、輸送手段の設計の改善によって実質的に増大するということはなかった。1840年までの蒸気力による陸上輸送といえ、まだようやく利用されはじめたばかりであった（アメリカで最初の鉄道は、ようやく1830年代に至って営業を開始したにすぎなかった）。そして蒸気船はまだ静穏な河川、湾および湖で利用されるだけで、沿岸ないし大西洋横断貿易に使用されるほど、技術的に進歩していなかった。1840年に、郵便物の配送経路のうに90%以上が、まだ馬に頼るものであった。新しい技術は、一定量の財貨を一定距離だけ移動するさいの速度に課せられた昔ながらの制約条件を、まだ取り除くに至ってはいなかった。こうした技術的制約が、²⁹⁾逆に、商品の流通を扱う商業企業の活動量を制約したのである。

自然頼みという技術上の制約が打破できないうちは、いくら生産現場での部分的な改善がなされたにせよ、その実質的な効果は高が知れていた。こうした時代には、アメリカ全土に互る標準時の必要を切実に感じることも、実質的にはなかった。

徒歩の時代から馬車の時代を経て、アメリカは19世紀半ばからは鉄道³⁰⁾の時代に入る。だが、鉄道が本格的に稼働するには、線路の敷設とともに、石炭の開発を促進し生産量を増大させる必要があった。また、労働現場や会社の管理という面から見て、アメリカで初めて近代の特徴を備えた会社となるのが、鉄道会社³¹⁾である。このため、全面的な近代化への動きがアメリカで本格化し始めるのは、それまでの自然頼みの輸送体制を一変させるとともに、他の面で近代化に向けた諸条件が整う、1840年代以降のことになる。

Ⅲ. 変化の兆し

時計の普及と時間意識の変化

19世紀半ば、アメリカには「レキシントン」という名の凄い競争馬がいた。スミソニアン博物館に、今でもその骨格が標本として残されるほどの名馬である。この馬をめぐる、アメリカ人の時間の観念の変化を示すエピソードがある。

レキシントンは、1855年に4マイルを7分19秒³²⁾ $\frac{3}{4}$ で走るという世界記録を打ち立てている。この際の計時に用いられたものが、今で言うストップウォッチである。これは、マサチューセッツ州ウォルサムにある「アメリカン時計会社」が初めて量産に踏み切ったもので、後に同社は「ウォルサム」と社名を改め、懐中時計の製造で名を成した³³⁾。

時の感覚が秒刻みまで細くなるには、それなりの手段が必要であろう。ヨーロッパでの公共時計の歴史は甚だ古いが、街の時計塔などの類を離れ、個人が時計を持つに到った歴史はさほど古いわけではない。もちろん、個人時計が普及し始めた当初から、秒単位で時が示されたわけでもない。このため、19世紀半ばに、競走馬のタイムをストップウォッチで測定し、秒以下の単位まで記録に残すようになったことは、時計製造技術の発展と、それに伴う時に関するアメリカ人の意識の変化を探る上で注目される出来事となる³⁴⁾。

アメリカの時計作りの歴史を顧みれば、初期段階に当たる18世紀末、最も著名な人物としては、ニューイングランドの時計製造職人イーライ・テリーの名が挙げられる³⁵⁾。彼の手による小型の置時計は、歯車にも木材を用いて製造した木製時計であった。彼は、1790年代に、時計製造の初期段階から工作機械を用いた生産を試み、互換性部品を用いた時計を量産している。テリーの周囲では、年に200個も時計を作っていて

アメリカにおける統一標準時の導入

は、すぐに時計の需要は尽きてしまうという陰口もささやかれていた。³⁶⁾ところが、生産工程の機械化によりコストが劇的に下がったことに加え、量産した時計は行商人を使い市場での売り込みを図るという、当時としては注目すべき新手法を活用したため、予想に反して売り上げも増大した。結局、木製時計は、真鍮時計にその座を奪われる形で1830年代には姿を消す。だが、3年間に4000個の時計を製造し納入するといった技をやってのけたテリーの功績は、後の時代のアメリカにおける量産の草分け的存在とも言われる。³⁷⁾

アメリカにおける時計製造は、こうした形で始まったが、後に個人時計が普及するにつれ、時間感覚にも次第に変化が表れ、レキシントンの記録に示されるように、19世紀半ばになると、それまでの自然で文化的な時の観念を離れ、精密時計を用いた人為的で文明的な時の観念を次第に受け容れるようになった様子が窺える。

工場での労働と時間意識の変化

19世紀前半から、アメリカには労働面でも大きな変革の波が押し寄せた。1840年代以降、ヨーロッパを中心にアメリカへと流れ込んでくる大量の移民労働者があり、それと並行して、国内の各地方から都市に流入してくる労働者がいた。そこに家内の作業場から工場へという労働形態の変化と、機械化の波という要素も重なった。このため、農業社会から産業社会へ、文化から文明へという変化が労働現場にも急速に押し寄せ、この大規模な流れの中で、多くの労働者は、それまで保ち続けてきた慣習や価値観の多くを葬り、その行動や感情を新たな基準に適合させるよう、³⁸⁾多大の苦難を強いられた。

18世紀を通じ、高級職人を除く一般の職人など、特殊な熟練技能を持たない労働者は、能率が低く、労働意欲が低調で、ひとにぎりの金があれば、それがなくなるまでは働こうとはしない、怠けものと見られていた。このため、彼らには低賃銀・長時間労働を課することが彼ら自身

のためであり、ひいては国家繁栄のためになるとも考えられていた。³⁹⁾だがここには、長時間に及ぶ労働時間とも絡んで、労働者の勤勉か否かを見極める上で、もう一つ別の要素が絡んでいる。

現代では、自由時間ならともかく、勤務時間中に仕事以外のことに耽っていれば、それが勤勉でないことの証になる。だがこれは、近代の労働現場で言うることであっても、それ以前の時代には必ずしも当てはまらない。

そもそも、近代社会では、まず自由な個人を想定した上で、生計を立てるために労働力を時間単位で売却するものとする。それが、労働時間と自由時間との区別を生む。だが、前近代社会においては、自由な個人の存在は想定されていなかった。⁴⁰⁾したがって、仕事時間と自由時間の区別、言い換えれば人生と仕事の区別がなく、働くこと自体が生活の目的となっていた。徒弟であれば、起床から就寝に到るまで、すべてを奉仕に充てることが予定され、それゆえ、一日を通し原則的に私的な時間、つまり自由な一個人に戻る時間はないことになる。⁴¹⁾たとえに彼らに「自由時間」に似たものがあつたとしても、それは自由な個人が本来的に持つ当然の権利によるものではなく、親方の温情的配慮により与えられたものに過ぎなかった。

職住分離もなく、工場での作業という新たな労働形態が定着する前の段階では、仕事時間と自由時間の区別もないまま、仕事と息抜きが同じ時間の中に混在していた。その結果、公的なはずの仕事時間の中に、私的な余暇・休憩時間として、いわば「息抜きの時」が混入する仕組みになった。かつて労働者は勤勉ではない怠け者とみなされ、低賃金と長時間労働がふさわしいとされた背景には、時間にルーズな印象を増幅する、こうした事情も絡んでいる。これが、近代化に伴って変わった。

19世紀のアメリカでは、産業化により社会が変わるにつれ、人々が労働時間と自由時間とはどのような関係にあるのかを考え、それ

を割り振りするという点で、決定的な変化が表れた。…18世紀の労働文化は、余暇時間と仕事時間とがブレンドされたものであったが、それが20世紀の初めまでに確立される、余暇時間と仕事時間を峻別するパターンへと道を譲ることになったからである。例えば、18世紀の職人たちは、自分の家や作業場で1日に12時間以上も働いた。だが、その間、彼らは長いこと飲み食いやおしゃべり、あるいは仕事とは関係のないことに多大の時間を割いていた。というのは、彼らにとっては、人生と仕事は区別されず、両者が混じり合っていたからである。大きな企業では、労働者の振る舞いに対し、労働時間から仕事以外のことに割く時間を排除するよう、次第にルールを厳しく課すようになった。それにつれ、ある時間が、労働の終わりを告げ、それ以後は余暇時間が始まるシグナルとなった。雇主が、機械を持ち作業場を集権化することを通じ、労働時間と作業現場への支配権を手に入れる一方、賃金労働者たちは、自分が雇われている時間は、自由に振舞える時間ではないことを悟り始めたのである。⁴²⁾

現代人が、趣味に時間を費やす場合にも似て、時計も普及していなかった時代には、労働が必ずしも時間単位で意識されていたわけではない。そこでは、労働は、ひと仕事の区切り task-orientation とか疲労の程度などを節目として行われていた。⁴³⁾ひと仕事を区切りとするこの時間意識は、今でも全く不適切なものになったわけではない。だが、農民や職人の仕事における場合のように、これを自然な労働の区切りとして効果的に機能させるには、いくつかの前提条件が必要である。それは、職人が仕事に精を出す場合のように、時間単位での労働よりも、その方が身近で納得の行くものであること、また、仕事時間と余暇時間との境界が不明確で、仕事と社交を隔てる垣根がないこと、さらに、時計に支配される習慣がなく、時間を浪費しがちであっても仕事を急かされないこと、

などが挙げられている。⁴⁴⁾

農業社会がこうした条件を備えていたとすれば、そこから、時間単位で労働力を売買する産業社会へと向かうには、時間に関する考え方の劇的な変化なくしては、不可能であったろう。産業社会へと変化するプロセスで、最も具体的レベルでの変化が生じたのは、個人が一日の時間の中でそれを労働に割り振る際のやり方においてである。現代人は、仕事時間と余暇時間との区別を半ば当然のものとして受け入れ、仕事時間には私的なことに耽ることを避ける。だがこれは、19世紀の産業化へと向かう時代に、時計の普及に伴って定着した現象であり、それ以前から当然のようにあったものではない。このため、産業社会になると、一日の時間配分の中で、労働者にとってどこまでが仕事時間で、どこからが余暇時間かが、大きな鍵を握るものとなった。⁴⁵⁾労働者が己の売る時間の値をつり上げ始めると、雇主の方も仕事時間を管理する意識を強め、双方で、仕事時間と自由時間の峻別が以前より明確に意識されるようになった。⁴⁶⁾

工場システムとミル・ガールズ

イギリスと比べればはるかに歴史の浅かったアメリカには、イギリスのようなギルドが育たず、このためこのギルドとともに育った高級職人も、さほど多くは存在しなかった。職人といっても、アメリカでは一種類の技術だけに特化せず、多種の技術をこなす者が中心であった。いち早く工作機械を用い、時計や織物などの製品の量産システム、俗に「アメリカ風製造システム American System of Manufacturing」と呼ばれる手法が発達した背景には、こうした条件が有利に働いた可能性もある。

19世紀半ばになると、ヨーロッパ人たちは「アメリカ風製造システム」というものが、自分たちのやり方とは全く違うことに気づ

アメリカにおける統一標準時の導入

き始めた。…だが、この製造手法は、特定のもの——例えば銃、時計、織物、書物など——を作るために磨き上げられた、高級技術から成長したのではなく、何でも作れるノウハウを示すことから出来上がったものであった。…新しい自動織機から互換性ある部品に到るまで、およそアメリカ風製造システムのいかなるものも、すでにヨーロッパ人が考えていたものである。だが、数少ないヨーロッパ人がその可能性を見出したにもかかわらず、彼らは、自分たちの社会から、そのアイデアをフェアに試すための力を削がれ続けた。それは、あまりにも多くの者が、旧来のやり方に固執していたためである。ヨーロッパで産業社会が進歩するには、それまでのパターンを打ち壊すための、法外な勇気が求められた。…これに比すれば、アメリカの才人たちに求められたことは、発明や発見をすることより、現に考えたことを実行してみることだけであった。⁴⁷⁾

アメリカが、こうした独自のシステムを生んだのは、そこそこの技術はあっても高度な職人技巧は欠いていたこと、大きな市場がある一方で労働力が希少であったこと、豊かな自然の水力には恵まれても、生の素材は貧しかったこと、などが挙げられる。⁴⁸⁾

近代化に伴い、それまで家内の作業場で職人により行われていた各種商品の製造作業は、機械で商品生産を迅速・大量に行う、工場という新たな生産システムに、次第に置き換えられていった。高度な専門技巧を必要とせず、素人にも比較的短期で機械の操作が習得できれば、腕一本で身を立ててきた技術職人には、これが大きな打撃となる。このため、1840年代になると、徒弟制度や旧来の職人は過去のものとなり、多くの職場から姿を消していった。⁴⁹⁾

その典型的な歴史が、織物技術の歴史に見られる。アメリカにおいては、1810年代から30年ほどの期間が、織物技術の胎生期に当たる。⁵⁰⁾1790年以後、アメリカではイギリスで開発された自動生産技術を採用し、

それに更なる改良を加えて利用していた。1830年代になると、川の水を動力源とする大小の織物工場が多数生まれ、製造作業は以前よりはるかに大規模にして迅速になされるようになった。⁵¹⁾この時期に、マサチューセッツ州ローウェルにいち早く作られた織物工場が、その代表例のひとつである。

ペンシルバニアからニューハンプシャー南部に至る地域では…「水車村」が多くの中規模の川のほとりに出現した。田舎の工場では、1790年代から水車を滑車とベルトにつなげて機械を動かし、綿や羊毛を紡ぎ、織り、椅子の脚や銃身に丸みをつけるなどの作業をおこなっていた。水車の動力を利用する方法は、1820年以降ますます盛んになり、この国初の工場労働者の集落が水車場のまわりに誕生した。

1823年のローウェルは、マサチューセッツ州の、僅か数人の農民が土地を耕す辺鄙な場所に過ぎなかった。それから40年もしないうちに、メリマック川の大滝が水車の動力源として利用されるようになる。ローウェルに建ち並ぶ工場や労働者用の宿舎からは、かつてない程の規模で展開された事業の全体像と動力利用の実態が⁵²⁾うかがえる。

アメリカ産業革命の胎生期に、その中心地となったローウェルには、こうした木綿製造工場が多数作られたが、当時は工場という作業場がまだ目新しい存在であった。家内工業の時代に、徒弟として技術を身に着けた職人の場合とは異なり、工場で動く機械を操作・監視する仕事には、それほどの高度な熟練や技巧を必要とするわけではない。このため、そこでは熟練職人を必要とはしなかった。

これを端的に示す例が、ローウェルの織物工場における「ミル・ガールズ」のケースである。ここでは、さしたる技術を持たない若い女性や

アメリカにおける統一標準時の導入

年少者が、寮に住み込んで働く形で採用されていた。彼らは、いわば工場の織物機械の見張り役であって、自らの技術が織物生産に直接求められるわけではなかった。「ミル・ガールズ」という呼称は、こうした若い女性が労働現場に登場したことに由来するもので、そうした呼称が今にまで伝わっていることは、それまでの労働現場にとって、彼女たちがいかに異例のものであったかを窺わせる。

だが、職人の技術から機械による量産へと製造方法や規模が変わったからといって、それだけで近代企業が誕生するわけではない。企業の組織面に目を向ければ、工場での商品製造が定着しても、それだけで旧来の会社組織は一新されなかった。それは、資本を集中するために法人組織を作っても、経営手法そのものは伝統的なやり方を固守し、それまでのパートナーシップが用いられていたからである。工場は、概ね数人の大株主が運営し、有給で雇われた役員は、仮にいたにせよ、会計に対する関心は概ね欠落していた。会計はあっても、それを用いて将来に向けた経営上の判断をするまでには到らず、単なる過去の取引記録の段階に留まっていた。このため、新たな工場システムにより生産規模が増大しても、経営に関しては、組織内部でトップ管理職やミドル管理職を構成するに到るにはほど遠い状態に留まっていた⁵³⁾。

ボストン在住者によって所有され管理された多くの企業や他の地域の企業において、一連の管理者集団が産業企業の基本的な活動——販売、製造、購買、財務——に対して責任を負うようになるのは、南北戦争のはるか後のことである。統合された織物工場は、アメリカにおける最初の大規模工場であったという事実にもかかわらず、この新しい織物工場は、近代的な産業管理の発展にほとんど影響を与えなかった。それは、伝統的企業が伝統的な方法を変えなければならぬほどの圧力を、いまだ受けていなかったことに起因するものであった⁵⁴⁾。

商品生産のプロセスだけを見れば、ローウェルの織物工場の出現と発展は、それまでの家内工業における職人作業の時代とは一線を画する、近代化への先駆になったにせよ、企業管理という面から見れば、ほとんど伝統的なやり方の域を出るものにはならなかった。

無煙炭の開発

鉄道は、枕木の上に線路を張り巡らしただけで、アメリカ全土を走り回るまでに発展したわけではない。アメリカの鉄道が、輸送革命とまで言われる一大転換を達成するには、イギリスと比べて重要なものが欠けていた。それは石炭である。

あらゆる技術的制約のうちで、おそらく石炭の欠如が、合衆国における工場の普及を妨げた最大の要因であった。この制約を取り除いたのは、ペンシルベニア州東部における無煙炭田の開坑であった。…

19世紀の半ばまでに、石炭や鉄および機械が利用できるようになったため、[多くの]産業における生産過程もまた変貌をとげるに至った。石炭は…大規模生産にとって不可欠な熱を供給したばかりでなく、蒸気力をつくり出すための、安価で効率的な燃料ともなった。安価な石炭はまた、市場と労働供給源に近接した商業中心地に、蒸気力を利用した大規模な工場の建設を可能とした。熱利用産業において、工場は…いち早く職人や手工業者にとってかわった。…こうして石炭は、それまで多くのアメリカ産業において基本的な生産単位であった職人、小規模な工場所有者、前貸し制度を工場に代置させることを可能とする、エネルギー源となったのである。

南北戦争前の15年間に、石炭の利用可能性と石炭利用技術の導入が、生産過程に根本的な変革をもたらしたように、鉄道と電信もまた流通過程を変革しはじめていた。鉄道と電信は、仲介業者が、

アメリカにおける統一標準時の導入

以前に比べはるかに大量の財貨を引き受け、分配することを可能にした。このような生産と流通における基本的な変革は相互に影響を与えながら、その効果を累積的に高めた。…ほとんど時を同じくして出現した、豊富で新しい形のエネルギーの利用可能性と、革新的な新しい交通ならびに通信手段とが、アメリカの商業と工業における近代企業の台頭をもたらし⁵⁵⁾たのである。

石炭の豊富な供給が鉄道のみならず、大規模な工場での生産にとっても不可欠なものであった。だが、鉄道にとっては、この石炭の開発と並んで、19世紀の半ば、モールスによって発明された電信が、それと同等の重要な地位を占めた。

IV. 統一標準時の導入と近代

電信の活用

長年に亘り、太陽の動きを通じた自然の保時が行われてきたが、19世紀半ば近くになると、こうした自然で文化的な時の観念の維持が難しくな⁵⁶⁾ってゆく。その最大の要因は、鉄道の発達である。それまで、短時間でこれほど長距離を移動できる手段は存在しなかった。アメリカで1830年頃に実用化された「鉄の馬」は、とりわけ40年代以後になると著しい発展を遂げる。そこで問題となってくるものが、運行時間の正確さである。これは、郵便事業においてもかねてから厳しく求められていたが、それは鉄道事業にとっては、初期の単線運行の安全面から、死活的な重要性を持つものであった。だが、正確な時刻を路線上にある各々の駅で維持するためには、それらに正確な時刻を知らせる時報の確保が必要となる。

伝統的な局地時間は、個人がその時点にいる場所との関係で決まるため、どこにいるかで時刻を異にする。したがって、これなら時報など必要とはしなかったが、これでは時々刻々と居場所が変化する鉄道の運行などとてもできない。そこで鉄道会社は、運行のための時間としてあるエリアに地域時間を適用し、エリア内での鉄道運行の用に供していた。このため、局地時間がどうであれ、エリア内のある地点を標準とし、その時刻を以てエリア全体の時刻とみなすことができた。このため、鉄道の線路が規模を拡大すると、標準点の時刻を報じること、つまり時報がビジネスになった。かくして、この地域標準時が、各々の狭いエリアに固有の伝統や慣習を溶かす溶剤の役目を担うものとなってゆく。⁵⁷⁾

このため、電信の発明が鉄道会社には画期的な意味を持った。鉄道が、電信とともに発展したことは、決して偶然ではない。⁵⁸⁾ 有線電信は、1844年5月、政府からの補助金を得て、アメリカのサミュエル・モールスが、ワシントン＝ボルチモア間に銅製の電線を敷設し電信業務を開始したことで実用化された。これは、それまでの郵便等とは異なり、時間・空間を越え瞬時のうちに遠隔地への時報の伝達を可能にした。このため、電信はコミュニケーション史の観点から、印刷機が世に現れて以後、最大の革命的なものに該当するという。⁵⁹⁾ 電信は、遠く離れた二つの天文台間で時報をやり取りし、それにより経度を正確に算出するために用いられた。だが、遠隔地に瞬時のうちに時報が可能になったことで、二地点間での時刻の確認がはるかに確実にして容易になり、鉄道の運行においても、時間の正確さを確保する上で不可欠なものとなった。

電信網が整備されると、地域間の時間差を解消するため、電送時報を用いたより広い地域の公共時間が設定されるようになった。⁶⁰⁾ 例えば、複数の鉄道会社で構成された「ニューイングランド鉄道管理協会」は、1849年11月5日、鉄道の便宜のためという条件つきで、統一時間を採用することになった。これは、ボストンの天文学者であったウィリアム・ボンドの指導で鉄道時間を統合し、ボストンの kongress 街 26 番地にあつ

アメリカにおける統一標準時の導入

た電信会社「ウィリアム・ボンド・アンド・サン社」が通知する、真のボストン時間より2分遅れという時刻を設定したものである。⁶¹⁾ 数年内に、これが単なる鉄道時間からさらなる広がりを見せ、ローカルではあったがアメリカ初の統一時間となる。

これにより、時間の源泉はそれまで自然とされてきたが、地域時間が固有の慣習を溶かす働きをしたおかげで、鉄道時間が時間の源泉を務めることになった。⁶²⁾ 鉄道会社の合併等で、その数は減ったとはいえ、1883年に全米規模での統一標準時が導入される直前になっても、広大なアメリカでは地域の鉄道時間は49もあったという。⁶³⁾

一般人は、当時においてもさほど鉄道を利用する機会がなかったため、日常生活を送る上で、統一時間の必要性などさして感じてはいなかった。その意味で、統一標準時の必要性を肌で感じていたのは、旅客を含めてもあくまで少数派に留まっていた。鉄道会社は、路線の規模が拡大するにつれ、統一的な時間がない不便さを、ますます痛感するに到る。しかし、1880年代当時は、このアメリカ初の巨大企業への警戒心や、独占企業への非難の声も高まり、鉄道会社にはかなり風当たりが強い時代であった。また、科学者団体や議会にも、世論を押し切ってまで、統一標準時として時間を再編成するメリットも感じなければ、その力もなかった。このため、統一標準時の導入を執行するとすれば、さまざまな批判を承知の上で、実質的にその必要性を痛感していた鉄道会社が押し切る以外に方法がないのが実情であった。

こうした中、1883年11月18日、アメリカでは、鉄道会社の決定により、それまで49もあったローカル・タイムに代わり、新たな公共時間として、東から西に5つの統一標準時間帯が導入された。⁶⁴⁾ これが、今日のアメリカの標準時間帯にほぼそのまま当てはまるが、それは政変にも該当することであったという。

1883年、アメリカの鉄道経営者協会 an association of railroad

managersにより、基本的に今日使われているものと同一の標準時間帯システムが採用された。連邦法や公の要請などの手助けもないまま、これらの経営者たちは、アメリカという国の公的な保時システムを、一挙に作り変えてしまった。これは、行政上の政変にも匹敵するほどの離れ業であった。⁶⁵⁾

アメリカに今日風の統一標準時を導入したのは、政府ではなく鉄道会社である。これにより、鉄道はそれまで鉄道の機能を複雑にし、また収益も阻害してきた混乱に、ようやく終止符を打つことに成功した。⁶⁶⁾この結果、アメリカは、全土に互りタイム・スパニングを採用した世界初の国となった。⁶⁷⁾このプロセスにおいて注目すべきことは、時間帯の設定にあたり、それまでの神聖で文化的とされてきた時間の要素は見事に払拭され、もっぱら便宜に基づき鉄道会社の設定した文明的な時間が、露骨なまでに正面に表れている点である。⁶⁸⁾

アメリカ初の近代企業

チャンドラーは、この文明時間の創造主でもある鉄道会社を、その組織面に注目して、アメリカ初の近代企業として位置づけている。それによれば、アメリカでは、そもそもはジェネラル・マーチャントと呼ばれ、かつては主に顔見知りの範囲内で取引を行っていた「万屋」的な個人商店に端を発し、その後のビジネスは、長年に互り「パートナーシップ」を標準的な経営形態として行われてきた。だが、パートナーの一人が無限責任を負う形の個人企業では、その規模がいくら大きくとも、近代企業にはならない。それは、管理組織に着目すれば、例えばローウェルの織物産業にみられるように、トップ・マネージメントとミドル・マネージメントの区別もないままに、数人の大株主が会社を運営するのを常としていたことによる。

これと比べ、アメリカの鉄道会社は、安全性の維持、施設の管理・維

アメリカにおける統一標準時の導入

持、サービスの展開など、どの面をとっても、およそ個人企業が肥大した形では到底運営できないものである。近代企業の特徴として経営における管理形態に注目すれば、トップ・マネジメントとミドル・マネジメントの出現が、近代企業のメルクマールとされる。⁶⁹⁾この点に注目すれば、1840年代に到っても、アメリカの企業にはミドル・マネジメントは全く存在しなかつた。⁷⁰⁾それが初めて現れるのは、1850年代に隆盛し始めた鉄道会社においてである。

[1842年、ボストン・アンド・ローウェル鉄道がコンコードまで延長されると]水運は直ちに敗北を喫した。…1850年代には、河船会社も、ミシシッピ河の急速に拡大しつつある取引の多くを鉄道に奪われるに至った。一つの輸送形態が、これほど急速に他の輸送形態にとってかわられたことは、いまだかつてないことであった。

水運に対する鉄道のこの迅速な勝利は、たんに技術革新だけではなく、組織革新によってももたらされたものであった。技術は高速で天候に左右されない運行を可能としたが、しかし、蒸気機関車、鉄道車両、線路、路盤、停車場、円形機関車庫その他の設備の継続的な保全と修理はもちろん、貨物と旅客を、安全かつ定期的に高い信頼度で輸送するためには、それ相当の管理組織を創設する必要があった。…鉄道の運営上の必要から、アメリカのビジネスにおいて初めて、管理階層の創出という必要性が生じたのである。これらの企業を経営した人びとが、アメリカで最初の近代企業の管理者となった。やがて所有と経営は分離した。…

鉄道管理者には特殊な技能と訓練が必要であり、かつ彼らは一定の管理階層に属していたために、プランテーションの監督や織物工場の責任者よりもはるかに、自らの業務を生涯の職業とみなすようになった。やがて大部分の鉄道管理者は、途中で勤務先を変えるこ

とはあったにせよ、その生涯をかけて、管理組織の階梯を上昇する⁷¹⁾ことに期待をもつようになった。…

鉄道が出現するまでは、大量の物資の輸送を担っていたのは、船と運河通行による運搬である。アメリカは自然の水流に恵まれていたため、随所に運河を建設することで、自然水流を物資の輸送に要領よく役立てていた。

だが、水運の大きな欠点の一つは、河や湖が氷結する冬季には使えない点にあった。この欠点を克服したのが鉄道である。チャンドラーは、鉄道の発達によって水運という輸送形態が急速に衰退した最大の原因は、鉄道の速さもさることながら、むしろ荷主に対し信頼度の高い運行計画に則り、とりわけ冬季を通じての確かな運行を確保し、いかなる天候にも左右されない商品輸送の保証に成功した⁷²⁾ことにあったという。

ウィリアム・サムナーの近代化論

近代に向かうプロセスの中で、神の掟や慣習に根差すと考えられてきた法が、人の手によって作られ、社会改革の手段とみなされるようになった。さらに社会関係は、共同体が持つ諸々の慣例を振り切って、個人の自由意思による合意に還元されるものとなった。そして今や、かつては神のものとされてきた時間も、限度はあるにせよ、人為的に決定される文明的なものに転じたわけである。

こうした動きの中で、統一標準時が導入された1883年、イェール大学教授として、アメリカのウィリアム・サムナーは、父権主義と旧秩序の復活を望む動きを牽制して、次のように述べている。

中世においては、人々は慣習と掟により共同体、階級、ギルドなど、さまざまな種類のコミュニティーと結びつけられていた。人々は、生涯に互りこれらの絆に縛られ続けた。その結果、社会は、そ

アメリカにおける統一標準時の導入

の細部に到るまで、すべて身分に依存していたし、しかもその絆や束縛は、感情によるものであった。

一方、現代社会、とりわけアメリカ合衆国では、社会の構造は契約を基礎としているため、身分はほとんど重要性を持っていない。…契約関係が基礎とするものは、十全な理性であり、慣習や掟ではない。しかも、契約関係は永遠に続くものではない。それが続くのは、理性がそれを必要とする限りにおいてである。契約を基礎とする国では、感情によるものは、いかなる公的な共同の出来事からも排除される。…

かつて領主と家臣、親方と丁稚、教師と生徒、仲間どうしを結び付けていた、身分や感情に基づく関係の時代に戻ることなど、問題外である。現代では、ある種の優雅さや品位が失われたことは疑いようもないし、かつて人生がもっと詩的でロマンスに満ちていたことも事実である。だが…現代が計り知れぬ進歩を遂げたことを疑う余地などありはしない。…契約を基礎とする社会は、自由で自律した人々の社会であり、彼らは義務に強いられずして合意を交わし、へつらいや示し合わせなくして協同する。このため、契約に基づく社会は、個人が己を成長させるのに、また、すべての者が自己を信頼し自由人の威厳を保つのに、最大の余地とチャンスを与えてく⁷³⁾れる。

あらゆる社会関係を合意に還元できるわけではないにせよ、レッセ・フェールの信奉者であったサムナーにとって、個人の自由意思の容認される範囲が大幅に拡大した近代社会は、その欠点を補って余りあるものであった。彼の見方に従えば、19世紀終わりに、時計の普及と手を携え、文明的な統一標準時が旧来からの神の時間を押しのけた結果、もっぱら鉄道の運行と利便性を優先した文明的な時間の観念が優位に立ったことも、近代化の一環として肯定的に捉えたことを窺わせる。

近代化の動きは、生まれた段階から、すでに己の意思では左右できないものに囲まれ、それが終世に互り付きまとい続けた時代から、各人が己の意思による自由、つまり選択が可能になった時代への変化を意味する。それに伴い、それまで強く働いてきた父権主義は、その影響力を低下させ、個人の自由を促す個人主義の支配へと道を譲った。統一標準時は、人が便宜に基づき定めた文明的な時間である。それは、神の文化的・自然的な意味での時間に対し、個人主義と自由意思により運営されるべき契約社会には、よりふさわしいものでもある。⁷⁴⁾

近代化に向けた賛否両論が渦巻く中で、統一標準時の導入が決まると、一般市民はおおむね、この鉄道時間を自発的に受け入れた。⁷⁵⁾これは、抵抗感があったにせよ、時代の急速な変化に伴い、神の威光よりも文明の発達をもたらした利便性に、大方の人々が軍配を上げたことを示唆している。

- 1) Daniel Boorstin, *The Americans: The National Experience*, pp.35-36 (1965) もっとも、ブーアスティンは「創造性噴出」とはいえども、ニュースイットランドの法律家たちが行ったことは、大胆な発明に相当するものではなく、適応と系統立てだったため、アメリカの新たな法システムで用いられる素材も技術も、アメリカが作ったものではないという。
- 2) M. Horwitz, *The Transformation of American Law 1780-1860*, Ch. 1. (1977, Harvard). イギリスの歴史学者ウィリアム・ドイルは、フランスのアンシャン・レジームについて次のように述べている。「アンシャン・レジームとは、計画的に構築された事物の秩序ではなかった。それは、慣習と慣用によってゆっくりと、行きあたりばつりに育っていった。法律は慣習法で、権利は慣行にもとづくものであった。権力、特典、特権が、かぎりなく重なりあい、衝突しあっていた。」ドイル／福井訳「アンシャン・レジーム」p.29 (2004, 岩波書店)。アンシャン・レジームに関するこの説明は、封建法とされるコモン・ロー・システムにも、ほぼそのまま当てはまるであろう。このような性格を持つコモン・ローに対し、秩序は理性を基礎として計画されるべきもので、法も慣習を排除し理性によらねばならないという視点から、ブラックス

アメリカにおける統一標準時の導入

トーンの見解を強く批判した人物の一人が、功利主義の生みの親であるジェレミー・ベンサムであった。

- 3) 「身分から契約へ」というヘンリー・メインの言葉に示されるように、近代社会では、身分の支配に代わり、自由で自律した個人が結ぶ契約を社会関係の基礎に据え、一切の社会関係を個人の自由意思に還元しようとする。その結果、近代においては、それまで村落共同体を構成してきた諸々の要素は払拭され、社会は文明的な契約関係からなるゲゼルシャフトとして、遍在する富の争奪の場として再構成された。その一方で、契約関係に還元されない家族などは、ゲマインシャフトとして、人々の心の安らぎの場として、本来的な役割を果たすことが期待されるものとなった。フェルディナンド・テンニエス／杉原訳【ゲマインシャフトとゲゼルシャフト】
- 4) S. Kern, *The Culture of Time and Space: 1880-1918*. p. 12. (1983, Harvard) 浅野訳【時間の文化史】 p. 14 (1993, 法政大学出版)。カーンがこのように言うのは、時間を空間に対し普遍的と見る歴史を前提にしてである。
- 5) <http://www.mahoroba.ne.jp/~gonbe/007/hog/shouka/furudokei.html>
ワーク作曲／保富康午作詞「大きな古時計」
- 6) E.P. Thompson, *Time, Work-Discipline, and Industrial Capitalism*, p. 64. 38 *Past & Present*, pp. 56-97 (1967).
- 7) Thompson, *Time, Work-Discipline, and Industrial Capitalism*, p. 69. 角山栄【時計の社会史】 pp. 138-39 (昭和 59 年, 中公新書). Carlene Stephens, *On Time*, p. 111. (2002)
- 8) Stephens, *On Time: How American Has Learned to Live by the Clock*, p. 23. アメリカが合衆国になった 1789 年ころ、2500 人以上の人口を持つコミュニティに暮らしていた人は全体の 1/20 で、この時代のアメリカ人は、18 世紀初めの祖先と同じ生活をしていたという。
- 9) ジャック・ラーキン著／杉野目訳【アメリカがまだ貧しかったころ】 p. 34
- 10) Stephens, *On Time*, pp. 18-21.
- 11) マイケル・オマリー／高島訳【時計と人間】 pp. 31-32. オマリーからの以下の引用については、Michael O'Mally, *Keeping Watch: A History of American Time* (1990) を参照し、訳書とは変えた部分がある。
- 12) ラーキン【アメリカがまだ貧しかったころ】 pp. 100-04
- 13) ラーキン【アメリカがまだ貧しかったころ】 pp. 34-35.
- 14) ラーキン【アメリカがまだ貧しかったころ】 pp. 29-34. オマリー【時計と

- 人間」 pp. 31-32.
- 15) ワークのこの歌には、産業社会に向けた時代の変化を嘆く続編もある。注5のアドレスを参照。
- 16) オットー・マイヤー／忠平訳『時計じかけのヨーロッパ』 p. 168 (1997, 平凡社)
- 17) D.R. Roediger and P.S. Foner, *Our Own Time: A History of American Labor and the Working Day*, p. 1. (1989, Greenwood)
- 18) E.P. Thompson, *Time, Work-Discipline, and Industrial Capitalism*, p. 60.
- 19) オマリー『時計と人間』 p. 13. 「ユダヤ教とキリスト教の伝統の中で、時間は常に神のものだった。」
- 20) オマリー『時計と人間』 p. 27. 19世紀における地質学的時間の発見と、循環史観、発展史観との関係については、ピーター・ボウラー／岡崙訳『進歩の発見』(1995, 平凡社)。また、地質学的時間の解釈についてはステイブ・グールド／渡辺訳『時間の矢 時間の環』(1990, 工作舎)。
- 21) オマリー『時計と人間』 pp. 17-24.
- 22) オマリー『時計と人間』 pp. 24-25.
- 23) Stephens, *On Time*, pp. 23-24. 時間帯に関しては、アメリカでは1820年代には局地時 local time の時代を迎え、その後、より広い地域を含む地域時 regional time の時代を経て、1880年代の標準時 standard time の時代に到る。
- 24) 19世紀における鉄道の出現に際し、鉄道そのものに対する知識人たちの賛否両論が渦巻いていたことについて、オマリー『時計と人間』第2章、シヴェルプシュ／加藤訳『鉄道旅行の歴史』第3章(1982, 法政大学出版局)、デレク・ハウス『グリニッジ・タイム』 pp. 144-54 (2007)などを参照した。
- 25) ラーキン『アメリカがまだ貧しかったころ』 pp. 249-59.
- 26) Stephens, *On Time*, p. 58. アルフレッド・チャンドラー／鳥羽・小林訳『経営者の時代』上 p. 72. (1979, 東洋経済)。
- 27) 「ほぼ1815年から1843年までが運河の時代といわれる。…運河時代の先駆けとなったのは、1825年のニューヨーク州によるハドソン川とエリー湖を結ぶエリー運河の完成である。総延長363マイル…この中西部と北東部を結ぶ東西交通の運河の経営は、見事に成功した。当初10年間の純利益率は8%と推定され、投下資金は数年で回収された。最初は荷馬車並みの1t当たり10^{ドル}だったニューヨークーバッファロー間の貨物運賃は、数年間で10^{ドル}に下がった。ターンパイクだったら50頭の馬が必要な重量の荷物を、運河なら(運

アメリカにおける統一標準時の導入

- 河沿いの側道の馬が) 1頭で曳くことができた。エリー運河は、西部農業の発展に寄与するとともに、東西交通と国際交易の結節点としてのニューヨークの都市としての地位を飛躍的に高めた。エリー運河の成功により、各州が運河建設を競い合う時代となった。しかし、経営面でエリー運河のように収益を上げた例は少なかった。」秋元英一「アメリカ経済の歴史 1492-1993」pp. 65-66. (1995, 東大出版会).
- 28) ラーキン「アメリカがまだ貧しかったころ」 pp. 22-23.
- 29) チャンドラー「経営者の時代」上 p. 59
- 30) この点で、日本は、江戸幕府が馬の使用を政策的に禁じていたため、徒歩の時代から、馬車の時代を経ることなく、明治維新以後、徒歩からいきなり鉄道の時代に到った点で、欧米の場合とは異なることが指摘されている。三戸祐子「定刻発車：日本の鉄道はなぜ世界で最も正確なのか？」 p. 33. (平成17年新潮文庫)
- 31) チャンドラー「経営者の時代」上 pp. 131-35.
- 32) Stephens, On Time, p. 67.
- 33) 角山「時計の社会史」 pp. 220-22.
- 34) Stephens, On Time, pp. 68-69.
- 35) Stephens, On Time, pp. 85-86. オマリー「時計と人間」 pp. 47-49. 角山「時計の社会史」 pp. 216-20.
- 36) Jerome, History of American Clock Business for the past Sixty Years, p. 14 (2008, Biblio Bazaar)
- 37) デーヴィッド・ハウンシェル著／和田他訳「アメリカン・システムから大量生産へ 1800-1932」pp. 71-77(1998, 名古屋大学出版会). Stephens, On Time, pp. 85-86. オマリー「時計と人間」 pp. 47-48. 森杲「アメリカ職人の仕事史：マスマプロダクションへの軌跡」 pp. 134-44 (1996, 中公新書).
- 38) アメリカでは、長期に亙り国の内外から都市へと人々が流入する現象が繰り返り起きていたアメリカでは、比較的短期のうちに近代化のプロセスを終えたイギリスの場合とは異なり、労働面では、近代化に向かう変化と、それに抗う緊張関係が一過性のものとして終わらず、20世紀前半に到るまで波状的に押し寄せ続けた。「近代化途上にあるすべての国と全く同様に、合衆国は〔近代化のプロセスにおいて〕文化全体を工業化するという困難な課題に直面した。しかし合衆国では、アメリカ経済の成長発展の各段階に、それぞれ異なる第一世代工場労働者が存在したために、この過程が規則的に繰り返さ

れたのである。…アメリカでの緊張関係は、工業社会の外に生まれ、しばしば出生、皮膚の色、労働慣習、慣習的価値観、行動様式も異なる人々を工業化することに躍起になっていた社会に特有の緊張関係だった。…この過程は、1815年以降の合衆国で、たえず繰り返された。それは、アメリカの白人を含めて、前工業的諸民族の新たな集団を、アメリカが吸収し変化させようと試みた時期であった。しかし、その結果生じたのは、静態的緊張でもなく、また同種の緊張の単なる循環でもなかった。なぜなら、アメリカの労働人口の構成が変化したのと同様に、アメリカ社会自体も変化したからである。…歴史のそれぞれの時点で、工業社会への移行は、労働慣習の厳しい再構成を伴った。]H・G・ガットマン大下他訳『金びか時代のアメリカ』pp. 28-30. (1986, 平凡社).

- 39) 大河内一男『アダム・スミス』p. 226. (『人類の知的遺産 42』1979, 講談社)
- 40) ロバート・ハイルブローナー／八木ほか訳『世俗の思想家たち：入門経済思想史』p. 38 (2001, ちくま). 澤田・岡崙『「公正価格」の社会史』『宮崎産業経営大学法学論集』17巻(1・2号)p. 12. (2008).
- 41) もちろん親方にも、徒弟を預かる者として、それに対応した数々の義務は課されていた。ピーター・ラスレット／川北ほか訳『われら失いし世界：近代イギリス社会史』(1986)
- 42) Stephens, On Time, p. 75.
- 43) E.P. Thompson, Time, Work-Discipline, and Industrial Capitalism, p. 60. Roediger and Foner, Our Own Time: A History of American Labor and the Working Day, p. 1.
- 44) Thompson, Id.
- 45) Gray Cross ed., Worktime and Industrialization, pp. 3-4. (1988, Temple Univ.). クロスは、このテーマが、どういう理由からか、これまで無視されてきたと述べている。
- 46) Cross, Worktime and Industrialization, pp. 3-4. この時間の観念が変化するプロセスで、蒸気エンジンと肩を並べて重要な役割を果たしたのが、時計の普及である。工場や作業場だけに時計が据えられ、職人や労働者がそれ以外に時を知る術がなければ、しばしば雇主が時計の針を操作し就業時間をごまかす、一種の詐欺的な行為が多発したという。だが、こうした行為は、時計のさらなる普及により次第に難しくなった。オマリー『時計と人間』pp. 55-57. また、1830年代には、時計時間が工場システムを通じて労働の現場に入

アメリカにおける統一標準時の導入

り始めた。しかし、当時における長時間労働との関係で、夜間労働は、照明費用がが甚だ高くついた上、安全面からロウソクなどは不安があったことが指摘されている。19世紀の照明の歴史に関しては、W. シヴェルプシュ／小川 訳『闇をひらく光：19世紀における照明の歴史』（1988、法政大学出版）を参照。オマリー『時計と人間』p. 54。さらに、工場や作業場に時間割が張り出され、朝の出勤時間から綿密な規定があっても、それは時間厳守を象徴するものにすぎず、実際に厳密に時が計られていたわけではない可能性もある。社会全体が時報に合わせて始動する、時計じかけの時代になる前であれば、時計も人々の時間意識も、今と比較すれば、かなり厳密性を欠いていたことは想像に難くない。

- 47) Boorstin, *The Americans*, p. 20.
- 48) Boorstin, *Id.* pp. 20-21.
- 49) ラーキン『アメリカがまだ貧しかったころ』p. 85
- 50) チャンドラー『経営者の時代』上 p. 120.
- 51) ラーキン『アメリカがまだ貧しかったころ』p. 82
- 52) ラーキン『アメリカがまだ貧しかったころ』pp. 22-23
- 53) チャンドラー『経営者の時代』上 pp. 119-125
- 54) チャンドラー『経営者の時代』上 p. 127
- 55) チャンドラー『経営者の時代』上, pp. 132-35. ドイルは、アンシャン・レジームを終焉に導いたのは、鉄道であったと述べている。ドイル『アンシャン・レジーム』p. 102.
- 56) アメリカ最初の鉄道会社は、1826年3月4日ボストンの「グラナイト鉄道会社 Granite Railway Company」である。これは、ボストンの棉花輸送を行っていたミドルセックス運河が冬季には5ヶ月も凍結し使用できなかったため、その沿線の経営者たちが建設したものであった。Robret L. Frey ed., *Encyclopedia of American Business History and Biography: Railroads in the Nineteenth Century*, xiii. (1988, Bruccoli Clark Laymann).
- 57) オマリー『時計と人間』pp. 88-94.
- 58) Stephens, *On Time*, p. 59.
- 59) Tom Standage, *The Victorian Internet: The Remarkable Story of the Telegraph and the Nineteenth Century's On-line Pioneers*, viii (1998). 星名定雄『情報と通信の文化史』p. 397 (2006, 法政大学出版).
- 60) オマリー『時計と人間』pp. 80-83

- 61) オマリー『時計と人間』 pp. 80-81. これはあくまで鉄道運行のための地域的な標準時制の導入である。アメリカ合衆国全土にわたる規模での鉄道時刻の標準時制導入は、大陸横断鉄道完成後の1883年である。
- 62) オマリー『時計と人間』 p. 82. もちろん、アメリカで全土に及ぶ標準時が導入されるのは、まだ30年以上も先の話であったため、それまで、移動が長距離に及ぶ列車の乗客は、依然としてかなりの不便に晒され続けたことになる。例えば、1870年頃でも、ワシントンからサンフランシスコまで旅をしようとするれば、旅客は、町を通るごとに、200回以上も時計合わせを強いられたと思われる。全米では、80近い別個のローカルな鉄道時間があった時代である。S. Kern, *The Culture of Time and Space: 1880-1918*. p. 12. 浅野訳『時間の文化史』 pp. 15-16. 経度差を時間に換算し、イギリスとアメリカを比較してみると、イギリスでは最大でも30分ほどのところ、アメリカではそれが3時間半にも及んだが、このことは標準時導入の直接的な要因ではなく、それはむしろ、鉄道運行や利用面での不便さの方が主要因であったという。ハウス『グリニッジ・タイム』 p. 166
- 63) Ian R. Bartky, *Selling the True Time: Nineteenth-Century Timekeeping in America*. p. 1 (2000).
- 64) Id.
- 65) オマリー『時計と人間』 p. 115
- 66) Kern, *The Culture of Time and Space: 1880-1918*. p. 12. (1983, Harvard) 浅野訳『時間の文化史』 pp. 15-16. これは、1884年10月22日には、グリニッジの子午線を初子午線として、世界の1日はグリニッジから始まることが決定される、およそ1年前の出来事である。ハウス『グリニッジ・タイム』 iii-iv. 1870年ころまでに、イギリスではグリニッジ時間を全土の標準時とするようになっていた。ハウスは、連合王国全土を対象にしてこう述べているが、イギリスの鉄道に関しては、1847年に鉄道広報機関が「すべての鉄道会社に対し、グリニッジ時間を採用するよう、勧告した」という。ハウス『グリニッジ・タイム』 p. 124. オマリーも、1850年までにイギリスでは、グリニッジ時間を標準時で採用したとしている。そして、イギリスでも、こうした動きに対して、それは鉄道の越権行為とか、全能の神の力を奪うとかいった非難があった。ハウス『グリニッジ・タイム』 pp. 144-154. オマリー『時計と人間』 pp. 86-87. また、標準時導入は、近代においては軍事面からも重要な意味を持つものであった。例えばドイツの場合、列車の旅では10分おきに懐中時計

アメリカにおける統一標準時の導入

を調整することが慣習として頑なに守られていた。しかし、ヘルムート・フォン・モルトケが、標準時が欠如し、ドイツには5つの時間帯があるために、軍事作戦で不利をこうむることを指摘した結果、ドイツでは、全土でベルリン時間が採用されることになったという。カーン『時間の文化史』p. 15。ハウス『グリニッジ・タイム』p. 166。

- 67) Ian R. Bartky, *Selling the True Time: Nineteenth-Century Timekeeping in America*, p. 3.
- 68) この統一時間帯の青写真を示したチャールズ・ダウドとリチャード・アレンの例には、時間に関するいかにもドライな計算が働いており、そこには文化としての時間や、時間は神のものといった感覚は、感じられない。彼らの考え方やその手法の詳細については、ハウス『グリニッジ・タイム』pp. 166-173。オマリー『時計と人間』第3章。Stephens, *On Time*, pp. 112-14.などを参照。
- 69) チャンドラー『経営者の時代』上, pp. 5-6.
- 70) 『経営者の時代』上, p. 7.
- 71) 『経営者の時代』上, pp. 159-60.
- 72) 『経営者の時代』上, p. 158.
- 73) William Graham Sumner, *What Social Classes Owe to Each Other*, pp. 24-27. (1883, 1972 ed. Arno Press). オマリー『時計と人間』p. 141.
- 74) オマリー『時計と人間』p. 141.
- 75) ハウス『グリニッジ・タイム』p. 173.

(おかざき おさむ・本学専任講師)