

第二回 国会 運輸及び交通委員会 議録第二十六号

昭和二十三年六月二十九日(火曜日)

午前十一時二十三分開議

出席委員

委員長 川野 芳壽君
委員 前田 郁君 尾崎 末吉君
大澤 嘉平治君 岡村 利右衛門君
尾崎 末吉君 田村 虎一君
前田 正男君 井谷 正吉君
川島 金次君 佐々木 三三君
館 俊三君 志賀 健次郎君
橋 直治君 原 彪君
矢野 政男君 飯田 義茂君
堀江 實藏君

出席政府委員

商工大臣 水谷 長三郎君
炭炭課長 吉田 二郎君
運輸事務官 木下 榮君
運輸事務官 三木 正君
運輸事務官 數谷 虎芳君
運輸事務官 秋山 龍君
運輸事務官 山口 傳君
運輸事務官 山崎 小五郎君

委員外の出席者

専門調査員 岩村 勝君
専門調査員 堤 正威君
専門調査員 堀 正威君
六月二十九日委員松本一郎君辭任につき、その補欠として前田正男君が議長の名で委員に選任された。

本日の会議に付した事件

國有鐵道運賃法案(内閣提出)(第七七号)
港城法案(内閣提出)(第二二三号)

第一類第十四号

運輸及び交通委員会 議録第二十六号

昭和二十三年六月二十九日

船員職業安定法案(内閣提出)(第一四七号)

○川野委員長 開会いたします。

これより國有鐵道運賃法案を議題として質疑を続行いたします。尾崎末吉君。

○尾崎(末)委員 炭炭課の政府委員の方にお尋ねしたいと思ひます。この前から再々資料をお願いしてあつたのですが御多忙中と見えて一向届きませんでしたので、ここで直接伺いたいと思ひます。第一に伺いたいのは、現在五千五百カラリ以上六千カラリまでの、六千カラリ以上の二つに分けて、石炭の出産量をまず伺いたい。

○吉田(傍)政府委員 資料の御要求につきましてはまだ私初耳です。連絡が悪かつたかと思ひますが、大体の数字はわかつておりますから申し上げます。昨年の実績は二千九百三十萬トンの生産をいたしました、大体五千五百カラリ以上の炭は、そのうちの五二%前後でございます。毎年大体そういう率になつております。それから六千カラリ以上の炭になると、大体絶対数で七百萬トン程度ではないかと考えております。

○川野委員長 尾崎君にお伺いします。商工大臣が非常におせきになつておられますので、商工大臣に対する質疑を先にお願ひしたいと思ひます。

○尾崎(末)委員 商工大臣にお伺いいたします。國鉄がいわゆる健全財政に則つた独立採算制のようなものが、う

まいくいかいかなかという事は、わが國の産業の再建がなるかならないかという非常に重大な問題でありますので、今伺うことについては特に責任をもつてお答えをお願いいたします。

それは國鉄の経営の合理化の一つといひまして、石炭のカロリの多いものを、少しでもよい國鉄に使うことが絶対に必要だと思ひます。

その理由は、賢明なる商工大臣は十分に御承知でありますから申し述べませんが、そういう観点から考えまして、五千五百カラリ以上並びに六千カラリ以上の石炭の生産される地区を明らかにしておきまして、その地区から輸送をできるだけ便利にする、これらだけカラリのいい石炭を國鉄に割当てることが絶対に必要だと思ひます。

ありますが、それらについての御計画があるかないかということをまず伺いたい。

○水谷國務大臣 ただいまの御質問の点は、あるいは炭炭課長から前にお答えしたかどうか存じませんが、御趣旨は私もまったく同感でございます。商工省としては鐵道に約束した五千六百五十カラリをば、一年を通じてぜひ確保するように努力したい、かように考えております。

○尾崎(末)委員 五千六百五十カラリ以上を七月以降確保するという政府の計画と伺つておりますが、確保するというのは全部確保するのですか、あるいはその中のどの程度までを七月

以降確保できるのですか。

○吉田(傍)政府委員 ただいま大臣の申された五千六百五十カラリといふのは、七月以降大体平均いたしました、年間のものがそれくらいになるようにしたいといふ予定でございます。

なおこれは五千六百五十カラリ以上といふことはございせん、その下の炭も以上の炭もいろいろ平均して、大体それくらいになるように努力していきたいといふことであります。

○尾崎(末)委員 國鉄に關しては再三伺ひましたように、超重點産業の一つとして國鉄の方でも決定をせられていゝる、こゝへつておるのではありませんが、それにもかからず他の超重點産業と同じように扱われていない点があるように思ひます。これではさつき申したように、産業の復興に絶対に必要な國鉄の運賃が非常に遅れるのであります。カラリの高い五千六百五十カラリ以上の石炭、なお進んでは六千カラリ以上の石炭を現在の生産高からどの程度今後増産をせられようといふのであるか、その増産をいただける地区はどこか、九州でどのくらい、北海道でどのくらい、その生産されたものをどの程度國鉄に割当られるか、具体的な計画がもとよりあることだと思ひますので、それらの内容を伺ひたいと思ひます。

○水谷國務大臣 こまかい点は政府委員から申し上げますが、念のためにお答へしておきます。私は五千六百五十

カラリ以上とは言つていない。一年を通じて、平均して五千六百五十カラリといふことですから、その点誤解のないように願ひたいと思ひます。

それから御案内のように、いい炭が出るのは北海道と九州でありまして、今度の指定炭炭の場合におきまして、北海道と九州は五千カラリ以上を指定の一つの標準にしております。

常磐は四千カラリと押えておるのであります。そこで大体高カラリの石炭をできるだけ増産しなければならぬといふので、今後の増産の目標は大体北海道に注ぎまして、北海道の炭でできるだけたくさん出すといふようにもつていきたい、このように考えておる次第であります。そこで北海道あるいは九州の炭はいないのであります。常磐の炭が落ちてきて、宇都の方では機關車にたぐ炭がなか／＼入手できないといふような状態であります。しかもいい炭が北海道と九州と離れて、か

んじんの東京近くとか、あるいは本州には出ないといふので、その間輸送その他の關係で品質のずれがあるのであります。さつきから繰返して申し上げたように、一年を通じては大体五千六百五十カラリの平均は確保するようにはできるのじやないかと考えておる次第であります。

○尾崎(末)委員 カロリの高い石炭でも、カロリの低い石炭と混合して使用すると、その効率といふものは非常に低くなる、こゝういふように何つておるのであります。でありますから

最初から伺っておりますところの趣意は、できるだけ同じ炭質のものを同じ地区から多く出す、今おつしやつたように北海道の石炭を九州にまわし、九州のものを北海道にまわすということ、輸送上非常に不便だろと思うのでありますから、そういう点から考えまして、あらかじめ良質の石炭の出る地区を明らかにして、その地区から一こまかく申しますれば、廣鉄の管内とか、あるいは九州管内とか、大坂鉄道局の管内とかいう所に、どの程度配炭ができるか、北海道地区の石炭は、その他の東京から以北の鉄道局管内にどのくらい配炭ができるのかという、それらの計画がもとよりなければならぬのであります。その点についての内容を伺いたいと思います。

○吉田(徳)政府委員 ただいま商工大臣よりお答えいたしましたように、五千五百カローリ以上の炭が出ますのは、大抵九州と北海道だけでございまして、常盤に若干ございすけれども、これはほとんど大した量ではございせん。その他の地区におきましては、全然五千五百カローリ以上の炭といへものは内地には出ないわけでありまして、従いまして、どうしても九州と北海道で掘りました良質の炭を、本土の輸送用に使おうということになるわけでありまして、その点は本土に新しい炭田を開発してこれを供給するという問題は、実行上非常に困難でございす。もつとも若干所によりまして五千五百程度のものでないわけではございせんので、今後の新炭田の開発の問題といたしましては、そういう炭田の開発もやりたいと思へすけれども、何分にもそういう炭田は埋蔵量が少うございまして、長期間もちたえるものはほとんどございせん。従いまして今後の重点は北海道のハイ・カローリの炭を増産することに重点を置く、こういう考えが必然の結論として出てまいります。なお現在の出炭の状況も、十万吨以上くらの山になりまして、北海道では六千二百カローリくらの平均をもつておられます。九州では五千八百カローリくらの平均をもつておられます。従いまして北海道の方がいいわけでありまして、これに重点を置くことと、今後の将来の見通しを考えると、やはり新しい鉱山を開発する場合においては、北海道のカローリのいい石炭地方を開発していく、こういうこととで補つていきたいと考えております。従いまして内地で補うということは非常に至難でございまして、どうしても九州と北海道から炭をたくさんつて内地へ持つてくる、こういうことにならざるを得ないと考えております。

○尾崎(栄)委員 数字的にその計画の内容をお示し願いたいと思ひます。これはいわゆる鉄道の予算に非常に重大な関係があると思つたのであります。高カローリのものを使うと、それだけいわゆる予算が少くなつてまいるのでありますから、そういう建前から、ぜひとももう少しつづこんだ御答弁を願いたいと思つたのであります。○吉田(徳)政府委員 山別の計画はまだできておりません。従いまして全般的に重要炭産を今回国管で指定いたしました際に、そういうカローリの高い山を指定いたしました、今後の計画は、その山の生産余力の存する限りにおいて、本年度においてできるだけの増産をなすように仕向ける、こういうことを計画しております。しかし現実には何月にも何トンという増産の計画は、私どもとしては今後の問題として考えております。すなわち重要炭産の指定が六月十九日にございまして、今後山別に生産能力を檢討いたしまして、現在一應立てている三千六百万トンの計画がございまして、その中でどれくらい高いカローリの炭を増産していけるかというのを、山別に検討していかなければならぬのであります。それは今後取上ぐべき問題として私どもは考えているところであります。ただいままで数字はきまつておりません。○尾崎(栄)委員 ただいまの御答弁、まことに正直なことを伺つたのであります。が、そういう御計画の程度でははなはだ不足なのであります。水谷商工大臣は現職中最も優秀な方だと思つておりますが、そういう点についての御計画が非常に遅れていることは、なほ遺憾に思つております。先般安本長官においでを願つて、國鉄が計画をいたしますところの本年の目標の輸送量を完成するために、安本として資材、物資その他のものをどういふふうに割当てるのかという点について、御説明を願ひましたのであります。が、やや満足するに近しいような計画的な御説明を伺つたのであります。優秀な水谷商工大臣から、今のような計画を、具体的に伺うことができないのは、まことに遺憾に思つたのであります。が、この点につきましては、ひとつ急いで御計画を立てていただきまして、そうして先申しましたような、くどいようでありまして、産業の再建に最も大事な國鉄に対する、最も積極的な御協力を希望したいと思つたのであります。

○水谷國務大臣 今尾崎さんの質問ですが、運賃その他の点でそういうことをぜひ計画していただきたいというのを考えたと思ひますが、それならば、大體運賃をどのくらいに増進すべきかという点の基準をいさしましては、五千六百五十カローリということでは、そろばんをはじいてもらつて結構だと考えております。

○尾崎(栄)委員 なお結論を申し上げます。五千六百五十カローリでそろばんをはじくことは、現在もつとカローリの高いものをだん／＼多くまわしていただくすれば、まだ鉄道のいわゆるコストは下つてくるはずでありますから、その点を熱心に希望いたしております。大抵であります。でありますから、もし願ふとするならば、六千カローリ以上の高カローリのものが、重点産業のうちの鉄とセメントとか、その他重要産業の方にどういふふうに現在割当てられておるか、今年度以降はどうか、どういふふうに割当てられるのか、そういう点までつづこんで伺いたいと思つておつたのであります。それではその点は、先申しましたように希望として申し上げたいのであります。

その次に現行の石炭契約の中に特約條項というものがあるやうであります。が、石炭の國鉄に対する受渡しというものが、はなはだルーズと申しますか、まことにうまくいっていないことをしばしば耳にするのであります。従つて受渡しをするところの石炭も、実質量が著しく少かつたり、カローリが著しく低かつたりする。こういうことをしばしば耳にいたしているものであります。これらの点に対しまして、いわゆる受渡しの方法を厳重にする。こういう点について、石炭の方を扱われるところの商工大臣の方で、何か特別な御計画があるかどうか、これを伺つてみたいのであります。

○吉田(徳)政府委員 ただいま石炭を配給いたします機関をいさしまして、運炭公團がこれに當つております。運輸省に対しては、配炭公團から石炭を渡すということになつております。その受渡しの際におきまして、運輸省の石炭は山元において受渡しをいたしまして、そこにおいて配炭公團の係員及び運輸省の係員が立会つてこれを渡す。こういう状況でございす。お話のような、内容が非常に違つていふところのことについては、できるだけそこで交渉するように努めている次第でございす。

○尾崎(栄)委員 大臣にお伺いするところは、大体こちらで止めたと思ひますが、四月一日から実施せられるはずの石炭の管理が、先ほど申しますように、ようやく何箇月か遅れて今これが始まつたやうに伺つてゐるのであります。この石炭管理の結果は、私どもの耳にすると、ところによりまして、生産数量が相当少くなつたというのを聞いてゐるのであります。その管理の結果、最初の予定通り、著しく増産することができず、確信に及びないかどうか。昨年以來の非常な問題でありますから、さういふ商工大臣の御顔を拜見しましたので、この機会にお伺いいたします。

○水谷國務大臣 ただいまの御質問の点であります。なるほど四月、五月は四月一日から予定されておりました

炭價の問題、それと炭費一体をなす労働不安という問題で、前面に對して九一%しか出なかつたことは、これはきつめて遺憾であります。ところがその後炭價の決定の目的もつき、労働不安も解消いたしまして、六月からは所期の目的を達するようにになりました。たとえば五月中旬六六%というものが落ちの北海道も、六月中旬では一〇七%というところまで上つてまいりまして、大体六月は計画に對しまして九%、場合によつては一〇%出るのではないかと思われまゝ。七、八、九は一〇%を相当上まわるといふ予測が行われるのでございまして、大体本年の上半期におきまして、四月、五月に失つた分は十分取返せると思ふ次第でございまして、従いまして私としては、この二十三年度におきましては、公約いたしました三千六百六十トンは出せるといふ考えでございまして、四月、五月に出炭が落ちましたのは、そういう國情が布かれたから、あるいは機構の切替があつたからであるといふような意味でなしに、以上申し上げましたような事実が大きな原因をなしておるといふように、私は考へております。

〔速記中止〕

○尾崎(衆)委員 總則第一條の二項につきましては、今非公式に申し上げたような氣持をもつておりますが、第三條の中の一、二等の貨率は、營業キロメートルごとに、百五十キロメートルまでは一四二五錢百五十キロメートルをこえる部分は九十錢とす。この二つになつておるのです。これは先般の点にちよつと触れたのでありますけれども、遠距離運賃

減というものを前に長い間用いておられたのを、最近どういふふうに通減法を用いられなくなつてしまつた原因はどこにあるのか、まずそれをひとつ伺つてみたいと思ひます。

○穀谷政府委員 尾崎委員の御質問に對してお答えいたします。遠距離運賃減は、遠距離旅客に對しての優遇策として、日本のような狭長な地形の國にありましては、確かに一つの施設であります。その運輸的な根拠は、御承知のように長距離になるに従つて單位當りの輸送費が遞減するといふ点に重點が置かれて、わが國鉄に於きまして、明治三十三年以來この制度を採用してまいつたことは事實であります。しかしながらこの制度はその後漸次修正されて、昭和十七年以來、現行のごとく百五十キロを境界にして、二地帯制を採用しておるのであります。その理由をいたしましては、最近のうちに諸物價が高くなりまして、その關係で輸送の實費は著しく高騰して、いわゆるターミナル・コストに比してラニング・コストの方が非常に高くなつたといふ情勢の変化から、外國に對してとつておる距離比例に近いような運賃が安當なような趨勢に相なつてまいりましたので、急激な変化を避けるために、従来の敷地帯制を二地帯制に改善したのであります。この百五十キロを境にして利用客の面から見ますと、大体百五十キロまでの一地帯における旅客の人員は、全体の九四%を占めておりまして、二地帯の百五十キロ以上の旅客はわずかに六%でありまして、大体この百五十キロで切るのが至當のうちに考へるわけでありまして、かようにして現下の經濟情勢、このラ

ニング・コストの非常に高い情勢におきましては、やはり現行通りが適當と思ひまして、今回の運賃法案に對しても、現行通り二地帯制を採用いたしまして、さらにこの刻みを少くするかどうかにつきましては、今後の經濟情勢の変化に伴ひまして、慎重に研究いたしたいと存じております。

○尾崎(衆)委員 今の御答弁によりまして、百五十キロメートル以上の旅客はわずかに六%程度である、こゝういふことではあります。そうだとすると、収入の上においてもさう多くの違ひがございまいらぬのであります。それから、お話のごとく日本のような國土の狭長な所におきましては、これはやはり敷段にわけた遠距離運賃法といふものをとられることが、國鉄の性格並びに使命から考へてみても、絶対に必要であると思ふのであります。特にまた今の御説明に矛盾を感じますことは、急行料金が三段になつておる、準急行料金が二段になつておるのに、この運賃のみが百五十キロまでと、それ以上の二つにやつておられる。こゝういふ点から考へますれば、今伺つた御答弁にも相當矛盾があるように考へられるのであります。が、この点はどうか。

○穀谷政府委員 急行客の場合は、その間に普通旅客の百五十キロまでが九四%を占めておるというやうな大きな差はございせん。比較的長距離の旅客が多いのであります。従つて二地帯では合理的ではないから三地帯にわけたので、それは急行客の特性によるものであります。

○尾崎(衆)委員 この点に關しましては、遠距離運賃減法といふものを迅速に

御実施になるように、強い希望を申し述べておきたいのであります。

その次に二等の運賃、一等の運賃といふものが、前には二等は三等の二倍、一等は三等の三倍といふやうなやうな方がやつてあつたのが、最近では、二等の運賃は三等の三倍、一等の運賃は三等の六倍といふやうな、非常に高額の倍率にきめられてゐるのは、どういふ理由によるのであります。その点を伺いたないのであります。

○穀谷政府委員 尾崎さんの御指摘の通り、従前は二等は三等の二倍、一等は三等の三倍でありましたが、その輸送コストと、また社會政策的な見地と、両方から勘案いたしまして、二等が三倍、一等が六倍にいたしましたのであります。これまた現行通り今回の法律においても一應踏襲いたしたいと存じます。この倍率の修正につきましては、今後の社會情勢とともにらみ合はせ、かつ輸送力ともらみ合はせまして今後考へたい。たとえば二等をもとのごとく三等の二倍にいたしますと、現在の二等車は非常に輸送力が見えませんが、従つて現在の輸送力から見ても、現行の倍率が適當と思ふのであります。今後輸送力の整備をまちまして、尾崎委員のお説のような問題につきましては、十分研究いたしたいと考へております。

○尾崎(衆)委員 御説明によりまして、コストと社會政策的見地の二つから、こゝういふ倍率が定められたといふことはわかつたのであります。が、お話を社會政策的の見地から考へますれば、今の御答弁は半面理由にはなりませんが、半面から考へますれば、三等も二等もほとんど差がない。乗

つたが最後便所にも行けないやうな、あつた状況において、三倍も拂せられるといふやうなこと、特にまた立つてゐる者が二等車内に数千人もいるといふやうな、あつた現状から考へてみまして、今の御説明は半分の理由になるかもしれないが、半分の理由にはならない、こゝういふやうに考へられるのであります。これらの点につきましては、なるべく早い機会に嚴重な検討をやられることを希望しておきます。

次に第五條の「定期旅客運賃は、左の各号の規定に従ひ、運輸大臣がこれを定める。」といふことは、あの第八條の「全体として國有鉄道の總収入に著しい影響を及ぼすことがない運賃又は料金の輕微な変更は、運輸大臣がこれを行うことができる。」といふことと関連いたしまして、非常に私どもはこれに不安を感じるのであります。第八條の「著しい影響を及ぼすことがない」といふ程度の指し示しているのかわかりませんが、總体の收入の中の何割程度かが著しい影響を及ぼすといふことになるのかといふこと、それからもう一つは、今申しました第五條の「運輸大臣がこれを定める」といふことは、嚴密に考へて財政法第三條の趣意にかなうかどうか。これは定期などといふものは旅客が少いのだといふやうな考へ方は當らないのであります。黄金の上から考へても、定期の收入といふものは數十億に上るのであります。こゝういふ問題を「運輸大臣がこれを定める」といふことは、こゝういふ觀念からこゝういふ案をおつくりになつ

たのか、そのところをひとつはつきり伺いたいのであります。

○蔵省政務委員 まず第一に、財政法第三條の特例に関する法律におきましては、國有鉄道における旅客及び貨物の運賃の基本貨率」とあります。基本貨率なるものの厳格なる意味は、旅客、貨物とも単位当りの貨率を指すと思ふのであります。かような厳格な意味における基本貨率から申しますと、定期のごとき割引の運賃の割引率につきましては、基本運賃ではないのであります。今御指摘の通り、利用者の人員から見まして相当の数を占めておりますし、また労働大衆には非常な關係がありますので、本法に規定して御審議を願つてゐるわけでありまして、たとへば収入の面から見ますと、現在運賃におきまして約二百二十億の旅客収入中約二十六億程度にしかすぎないものであります。そこでこれを大巨額にいたしたしだ理由をいたしましては、御承知のように現在の制度におきまして、一キロごとに、また定期の種類ごとに割引率があり、非常にこまかい表になつておまして、これを概括して申しますと、普通定期におきましては、五割から八割九分八厘まであります。学生定期は大体普通定期よりは三割の安い運賃になつておまして、六割五分四厘から九割二分九厘という大層な運賃の割引になつております。そこでかような事務的な大層なこまかい表をここに掲げて法律の條文とすることは、適當でありませんで、要はこの定期の割引率の最高を抑えて、利用者のために大臣に義務づける、そういうような定め方をいたしたのであります。それが第一には「通用

期間一箇月又は三箇月の定期旅客運賃は、普通旅客運賃の百分の五十に相当する額をこえることができない。」「少くとも五割引にせよ、こういうことを大臣に義務づけたのです。第二の点は、六箇月の定期は普通旅客運賃の百分の四十に相当する額を超えてはいけな、すなわち少くとも六割引をせよという規定にいたしましたのであります。あとの問題につきましては、こまかい事務的なものでありますので、運輸大臣に委任を願うのが適當と考えた次第であります。

次に第八條との關係であります。お説の通り、第八條によりましては「國有鉄道の總收入に著しい影響を及ぼすことがない運賃又は料金の輕微な変更」とありますが、これはたゞいま御説明申し上げましたように、学生兒童等に対する割引とか、あるいは震災の際の運賃の減免とか、団体旅客に対する割引とかいうような微細なもの、で、しかも今回の震災にも見るがやうに、そのときどきに應じて、戦後の承継をまつまでもなく、大臣において適當に運用する余地を残す必要がありまゝので、第八條を設けたのであります。

○尾崎(衆)委員 他の兩案についても相當意見をもちつてゐるのであります。が、あとに譲りまして、一應私の質問を打切ります。

○高橋委員 突はけさほどから各委員の質問がございまして、例の國鉄の新しいダイヤに對して、従事員がそれに即應した作業ができないというのを言つておられるやうであります。一体運輸當局は七月一日に必ず新ダイヤ通り行つて、サービスの改善をやら

れるかどうかということについて、われわれは非常な関心をもちつてゐるわけでありまして。それについて運輸當局の御答弁は、できるだけ新ダイヤに従つてサービスを改善したいと思つてゐる。ありますが、われわれは運輸交通委員の一人として、少くともこれは予定通りやらなければならぬものであると考へておられます。従つて運輸交通委員各位の御賛成を得れば、七月一日には必ず予定のダイヤ通りこれを行へといふことを、決議でも何でもしたいと思つてゐるのであります。もちろん皆さんが御賛成になるかどうか。あるいはそれが労働組合を刺激する結果になるかどうかは別といたしまして、とにかく運賃の値上げといふことは、サービス改善が前提になつておられます以上、どうしても列車を増発して、サービス改善の方に一歩でも進むといふことをわれわれは熱望する。これが運賃の値上げを審議する前提條件をなすものでありますから、運輸交通委員の一人として、運輸當局が計画した通り、大した支障のない限り、あくまでこれを七月一日に履行するといふ、確固たる意見を述べれば、別にここで決議とか何とかといふことはせぬでもいいと思ひます。ただやるつもりだけではない、こ

う重大な運賃審議を控へ、サービスの改善がその前提になつてゐる今日、非常に関心する。やらないのか。やるといふ点で、だといふのでは、われわれは決議までせざるを得ないかも知れないのであります。それから、それをばつきり御説明願ひたいと思ふのであります。

○木下政府委員 お答えいたします。七月一日から必ずやる、こゝういふ固い

信念をもつて今交渉中でありまして。○前田(正)委員 もしその信念をおもちならば、もし七月一日にできない場合、運賃の値上げを相当期間延期するか。これを円滑に実施してから相當の期間を置いて、國民に、なるほどサービスの改善をしたという直接の結果を見せながら運賃の値上げにはいるといふ決心をもつておられますか。

○木下政府委員 ただいまの労働組合との問題は、運賃の問題とは直接關係はないと思ひます。そのために運賃の決定を延ばすといふ考へはもつておりません。しかし今の七月一日からの労組との問題は、相手のあることであります。が、われわれとしては断固、どうしてもこれをやる、こゝういふ固い信念をもつて今交渉中でありまして。

○前田(正)委員 われわれもいたしましては、運賃の値上げは物價の關係上やむを得ないといふことも考えられますが、しかしながら、これにはぜひとも國民の納得を得るために、サービスを改善したという実績をあげ、それから行へば、國民は運賃の値上げに對して納得されるのではないかとと思ひます。それが今日運賃値上げの審議の前提になつてゐるといふことを御承知願ひたいと思ひます。政府は新ダイヤと運賃値上げと關係がないのだというお考へならば、これはぜひともこゝういふ考へで運賃値上げの問題を考へてもならなければならぬと思ひます。その關係が少いようであるならば、われわれとしても今高橋さんのお話のやうなことを、委員会として実行しなければならぬと思ひます。政府當局の確固たる信念をもう一度お伺ひしたい。

○木下政府委員 一應こゝまでのようですけれども、これが運輸省自体の問題ならば別ですけれども、労組との關係でありまして、運輸省自体の問題ではない。従つて運賃値上げとは関連のないものと思ひます。なるほどダイヤを改正し、その他すべてのサービスを改善していきたいと考へておりますが、それがために運賃の改正を延期するといふ考へはもつておりません。またそれがために運賃の改正を延期すべきものでないと思ひます。

○高橋委員 今までの問題に関連して私から所見を申し上げたいと思ひます。けさほどの諸新聞にも書いてありますが、われわれは、殊に國民大衆は、鉄道當局と申しますれば、鉄道従業員組合を含めた、國鉄労組を含めたその全部に對して鉄道當局という感じをもつてゐるのであります。従ひまして、運輸省内部におきまして、首腦部の方と國鉄労組の方とのいさざこ問題、これは全然國民としては関與いたしてはおりません。國民の聲として、ぜひとも七月一日からのダイヤの改正を熱望いたしております。少くとも國民の聲を代表する國會全体の空氣といたしましては、こゝうした國民の聲に従つて、場合によつては今高橋委員の發言のありましたやうに、國權の最高機關であります國會が、鉄道當局全般に對しまして決議を断行していく、こゝういつた場合も當然考慮し得るのであります。しかしこの決議は當然鉄道關係の首腦部並びに國鉄労組全体に對する決議文、こゝういふやうにお考へ願ひたいと思ひます。

○川野委員 ほかにも御質問はございませぬか。それでは國有鉄道運賃法案が本委員会に付託されて以來、連

日慎重審議してまいりましたが、本日をもつて大體の賛成を終了いたしましたと思ひますが、いかがでしょうか。

（異議なしと呼ぶ者あり）

○川野委員長 それでは本案に対する大體の賛成を終了することにいたします。

○川野委員長 なおこれより港域法案及び船員職業安定法案を議題として賛成を進行いたします。賛成はありませぬか。なければこれにて同案に対する賛成を終了いたしました。

それでは船員職業安定法案を議題といたします。各派共同による修正案が提出されておりますので、委員長よりこれを朗読いたします。

一、船員職業安定法案修正案第五十三條を次のように改める。

第五十三條 何人も、第五十四條に規定する場合を除いては、船員労働供給事業を行い、又はその船員労働供給事業を行う者から供給される人を船員として使用してはならない。

第五十九條第二項中「前項の規定により検査するときは、」を「前二項に規定する職権を行うときは、」に改め、同項を第三項とし、同條第二項として次の一項を加える。

運輸大臣は、第五十三條の規定の実施状況を調査するため、必要があるとき、当該官吏をして、事務所その他の施設に臨み、帳簿及び書類の提出を求め、又は船舶所有若しくは船員に対して質問させることができる。

第六十七條第三号中「第五十九條第一項」を「第五十九條第一項又は第二項」に改める。

第二項に「検査若しくは調査」に改める。これより採決に入ります。各派共同提案による修正案に賛成の諸君の起立をお願いします。

（船員起立）

○川野委員長 起立船員。よつて本修正案は決定いたしました。

続いて本修正案を除く原案に賛成の諸君の起立をお願いします。

（船員起立）

○川野委員長 起立船員。よつて本案は修正議決されました。

先づいさ御議決に相なりました船員職業安定法案に対する衆議院規則第八十六條による報告書作成の件は、委員長一任ということで御異議ありませんか。

（異議なしと呼ぶ者あり）

○川野委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

次会は公報をもつて御通知申し上げることになりましたので、今日はこれにて散会いたします。

午後零時二十二分散会

（参照）

船員職業安定法案（内閣提出）に關する報告書

一、議案の要旨

本案の要旨とするところは、船員という職業の特殊性に鑑み、一般的規定たる陸上に関する職業安定法とは別個に船員の職業安定に關して法律を制定するものである。

二、議案の目的

何人たるを問はずその能力及び資格に應じ公平且つ有効に船員の

職業に就く機会を與へることによつて、海上企業に対する労働力の適正な充足を図ることを目的としている。

三、議案の修正議決理由

職業安定法が改正されて違法な労働者供給事業を行う者から供給される労働者を使用する者もまた処罰されることになつたから、本案においてもまたこれに即應する規定を設けるが、適當と認め、別紙の通り修正議決した次第である。

四、本法施行に要する経費
本法施行のため要する経費は、本年度分としては約二千五百万円を予定してあり、本予算に計上せられてある。

右報告する。

昭和二十三年六月二十九日

運輸及び交通 川野 芳滿
委員長

衆議院議長松岡駒吉殿

（小字及び一は修正）

（船員労働供給事業の禁止）

第五十三條 何人も、第五十四條に規定する場合を除いては、船員労働供給事業を行つてはならない。

（検査等）

第五十九條 運輸大臣は、船員職業紹介事業を行う者、船員の募集を行う者若しくは船員労働供給事業を行う者に事業又は業務に關し、報告をさせ、若しくは帳簿書類の提出を求め、又は当該官吏にその事務所において、業務の状況若しくは帳簿書類その他の物件を検査させることができる。

2 運輸大臣は、第五十三條の規定の実施状況を調査するため、必要があるとき、当該官吏をして、事務所その他の施設に臨み、帳簿及び書類の提出を求め、又は船舶所有若しくは船員に対して質問させることができる。

3 当該官吏は、前項の規定により検査するときは、その身分を示す証明書を携帯しなければならない。第六十七條 左の各号の一に該当する者は、これを五千円以下の罰金に處する。

一 第四十條の帳簿書類を作成せず、若しくは備へ置かなかつた者又は虚偽の帳簿書類を作成した者

二 第五十八條の規定による公共船員職業安定所の求があつた場合において故なく報告をせず、又は虚偽の報告をした者

三 第五十九條第一項〇の規定に違反して、故なく報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、帳簿書類の提出をせず、若しくは虚偽の記載をした帳簿書類を提出し、又は検査〇を拒み、妨げ、若しくは忌避した者

衆議院運輸及び交通委員会議録
第九号中正誤

頁数	行	誤	正
一三三	五	旅客運賃並びに	旅客運賃及び貨物運賃並びに
同四	五	百五十キロメートル	百五十キロメートル
同五	一	小口振貨物の運賃の算率	小口振貨物の運賃の算率

第一類第十四号 運輸及び交通委員会議録 第三十六号 昭和二十三年六月二十九日

六

昭和二十三年十月二十一日印刷

昭和二十三年十月二十二日発行

衆議院事務局

印刷者 印刷局