

第二回 參議院運輸及び交通委員會會議錄第九号

昭和二十三年六月二十二日(火曜日)

本日の會議に付した事件

○船員職業安定法案(内閣送付)

○國家行政機構改革に関する件

○國有鐵道運賃法案(内閣送付)

午前十時三十三分開會

○委員長(板谷順助君) これより會議を開きます。この際諸君にお諮りいたしますが、專門調査員の福原啓次君が辭任をされましたについて、その後任について理事間で大いに評議をいたしました。岡本忠雄君が適任だということであり、御異議ありませんか。

○丹羽五郎君 岡本君は以前海運總局總務局長をやつておりました、相當海運行政については経験もあり、抱負も持つておる人であり、福原君の後任者としては最も適當かと考へておられます。

○委員長(板谷順助君) 御異議ありませんか。

○委員(板谷順助君) それでは御異議ないものと決定いたします。

次に提案理由の説明でございますが、予定を変更いたしました船員職業安定法案に対する政府委員の説明を求めます。

○政府委員(植竹春彦君) 只今委員長からお話のございました船員職業安定法案の提案理由を御説明申し上げます。この問題に關する現行法として、大正十一年に制定せられたした船

第十四部

運輸及び交通委員會會議錄第九号 昭和二十三年六月二十二日

【參議院】

員職業紹介法がございますけれども、終戦後の我が國海運再建のためにも、亦新憲法の精神に副う意味から申しまして、單に職業紹介に止まらず、戦後の事態の必要に應じて今度は現行法を改正いたしまして、その名稱も船員職業安定法ということ、この法案を御審議願うことになつたわけでございまして、昭和二十一年末から運輸省の中に船員職業安定法審議會を設けまして、それで第一に、この審議會は船主と船員の團體の代表と、それに學識経験者を加えて立案に關し諮問をいたしまして、數次に亘つて慎重審議いたしておつたのでございまして、又横浜、神戸、門司等におきましては公聴会なども開きまして、問題の研究をいたしておりましたところ、漸く今年の一月三十日に成案を得まして政府に答申して、そうしてその答申に基きまして今回の法案となつて提案申上げたやうな次第でございます。

で、本法の精神につきまして若干の説明を申上げたいと思ひます。これは憲法第二十二條に基きまして、個人の基本権を尊重し、それから労働者の保護を図るという意味におきまして、船員の職業を安定せしめ、労働の民主化を促進して行きたい、こういうのが本法の精神でございます。その内容といたしまして三つに分けまして、大体のことを御説明申し上げます。第一には職業選択の自由、待遇の均等ということ、第二には一九二〇年の「海員に対する職業紹介所設置に関する條約」、この條約の内容を國内法として採り入れて行きたい。こういう趣旨でございます。それから第三番目には、陸上の安定法と同調して、船員につきましても職業行政の理想を実現して行きたい。この三つの意圖を持つてゐる次第であります。

そうして現行法とこれと比較いたしますと、現行法は冒頭に申上げましたやうに、單に船員の職業紹介についてのみ規定してゐるわけであります。が、本法案におきましては職業の指導と輔導、それから船員労働供給の事業、それに船員の募集というやうなことをその内容にいたしてございまして、そうして労働を民主化して、船員労働の中間搾取のやうなことは一切行われぬやうに努めて行きたい。そのためにお手許に配付申上げましたやうな條文になつた次第でございます。どうぞよろしく御審議の程をお願いいたします。

○委員長(板谷順助君) 本法案に対する質疑は後述にいたしたいと考へておりましたが、まだ大臣が見えませんが、この際丹羽君、この法案に対する質疑がございすれば……。

○丹羽五郎君 私ども実はこの法案についてまだ十分見ておりませんが、時間があれば政府委員から、この法案の内容の詳しい説明を、大臣の来るまで説明をして貰ひますか。

○委員長(板谷順助君) それでは、この内容の説明を具体的に政府委員から、大臣の来るまで……。

ら、大臣の来るまで……。

○政府委員(山口博君) それでは法案の内容につきまして少し具体的に説明申上げたいと思ひます。

本法案の目的といたしますところは、只今の提案理由で御説明申上げましたけれども、先ず第一條に明記してあります通り、船員職業安定法は憲法第二十二條の職業選択の自由を則りまして、吾人が持つております能力と資格に應じて、公平且つ有効に船員の職業に就く機会を與えることによつて、海上企業に対する労働力の適正な充足を図ろうというところにあるのであります。我が國の海運再建のために我々が先ず第一に努めなければならぬことは、國民の持つております労働力を、海上企業におきましてこれを有効に發揮せしめることにあると、國民の労働力が海上企業におきまして、有効に發揮されるということは、船員の職業安定ということと度外視しては考えられないのであります。従いまして第一條におきまして船員の職業の安定を図ることによつて「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する」と、明確に規定いたしました。本法は船員になるといふ就職の機会を與へまして、先ず船員の職業の安定を図ることを、第一の目的といたしました次第であります。本来船員の職業行政は、全國に亘る海上労働力の需要供給による人の流れを基調といたしまして、行わるべき性質のものでありますから、ここに他の陸

上の一般行政と違ふところの行政組織及び人事の取扱ひが必要となつて来るのでございまして。

それで最初に、組織の方から申し上げますと、先ず全國の主な港に公共船員職業安定所を新たに設置いたします。この公共船員職業安定所は、船員の職業行政の第一線機関となるものであります。本法の規定によつて、その所掌に属せしめられました事項、その他この法律の目的を達成するために、必要な事項を行ふのでございまして、この公共船員職業安定所の設置場所は、海上労働力の需要供給の全國的な見地からいたしまして、主な港には設けることになつておるのでございまして、これらの公共船員職業安定所は、現在ございまして海運局の一部として設けられるものでございまして、これは一般海運行政を取扱うところの海運局と、事務上密接な連絡を取つて、業務を最も有効に運用して行くために、さうにいたしましたものであります。

次に人事について若干御説明申し上げます。船員の職業行政の特異性に基きまして、特殊の資格、経験を要求いたしております。即ち職業行政が一般の監督行政と異なりまして、船員の労働とか職務内容について、特に深い認識を持つておる者でなければ、十分にその職能を發揮することができないのであります。従ひまして本法におきましては、公共船員職業安定所において業務を行う官吏その他の職員に對しまし

て、特別の資格経験を要求いたしてお
りますと共に、船員の職業紹介、職業
指導、その他この法律の施行に關する
事務に従事する職員の教育又は訓練を
行うために、政府は別途に計画を立て
まして、必要な施設を設けることにな
つておる次第でございます。

次に公共船員職業安定所の行う船員
職業紹介については、申込受理の義務、
労働條件の明示、紹介の原則、求人又
は求職の開拓、争議行為に対する不介
入等につきまして、規定を設けたので
あります。職業指導については、その
原則及び適性検査等について規定いた
しました。普通船員職業補導について
は、運輸大臣の指定いたします船員教
育機関がそれを行うこととしたしまし
て、普通船員職業補導の原則及び公共
船員職業安定所の協力等について規定
を設けたのでございます。

次に政府以外の者の行います船員職
業紹介事業、船員の募集及び船員労働
供給事業につきまして御説明を申し上げ
ます。船員職業紹介事業につきましては
は、現行の船員職業紹介法におきまし
ては、その第二條におきまして、「船員
職業紹介事業ヲ行ハムトスル者ハ行政
官廳ノ許可ヲ受ケヘシ」という規定が
ございまして、第三條におきまして、
「船員職業紹介ニ関シ必要アリト認ム
ルトキハ政府ニ於テ職業紹介事業ヲ行
フコトヲ得」

政府ハ勅令ノ定ムル補助金ヲ支給シ
テ公益ヲ目的トスル法人其ノ他ノ團體
ヲシテ職業紹介事業ヲ行ハシムルコト
ヲ得」かように規定されてございませ
うが、具体的には命令で規定されてお
りました。本法におきましては船員職
業紹介事業を行ひ得る者は、船舶所有

者を代表する團體、船員を代表する團
體、船舶所有者及び船員を代表する協
同の團體又は公益を目的とする團體、
これらに限りませんでしたので、國庫より補
助金を受けないことを一つの條件とい
たしておるのであります。船員職業紹
介事業を行ひ得る者をかような團體に
限定いたしました趣旨は、船員職業紹
介事業の持つ社会奉仕的性格に基きま
して、又現在の我が國の經濟状況より
見まして、特にかような團體に限つた
次第でございます。これらの團體によ
つて船員職業紹介事業が行われます場
合にも、公共船員職業安定所によつて
行われる紹介に關する諸原則は、勿論
準用されるのであります。又これらの
船員職業紹介事業に對しては、曾つて
のボウレンの再発を防止すると共に、
積極的に船員及び公共の利益を増進す
るために必要な諸規定が特に設けられ
ております。又船員の募集につきまし
ても、新憲法の趣旨に基きまして、弊
害のない限り募集活動を認めておるの
でございますが、弊害のあるものにつ
きましては、ボウレン発生防止のため
に罰則の強化を図つておるのでござい
ます。これは船員にならうとする者の
保護を図らうとする趣旨でございますし
て、同様の趣旨によりまして、他人の
勤勞の上に存立する船員労働供給事業
を禁止しようとしておるのでありま
す。即ち本法におきましては、労働組
合法による労働組合が、運輸大臣の許
可を受けまして行ふ者の外は、労働民
主化の精神から全面的にこれを禁止し
ておるのでございます。

次に船員職業安定審議会につきまし
て御説明いたしますが、本審議会は本
法運営の実を發揮いたします上に、極
めて重要なものでございます。船員職
業紹介法中にも船員職業紹介委員会に
關する規定がございましたが、この規
定は昭和十六年に一旦削除せられまし
た。本法におきましては條約の趣旨に
則りまして、おの／＼同数の船舶所有
者代表、船員代表、及び中立代表の委
員によつて構成される、船員職業安定
審議会として、更に強力なものとし
て、本法運営について、眞に民主的に
して且つ有効適切ならしめることを期
しておる次第でございます。

次に本法案の規定に違反した者に対
する罰則につきまして御説明いたしま
す。労働者の基本的人權を守るため
に、労働者の心身を拘束するような事
例に對しましては、特に嚴罰を以て望
みます。即ち罰金刑も貨幣價値の低落
に鑑みまして、その額を引上げてある
次第でございます。又違反行為をした
者が、法人又は人のために行なつた代
理人、被僱者である場合におきまして
は、その輕過失、及び重過失について
も罰則を設けてございまして、以上の趣
旨でお分りであらうと思ひますが、船
員職業安定法案全体を通じてその骨子
を成す精神は、提案理由にもございま
したように、憲法第二十二條の趣旨に
基きまして、個人の持ちます基本權を
尊重し、労働者の保護を図ることによ
つて、労働の民主化を促進しようとし
るところに主張があるのでございま
す。

以上船員職業安定法制定の趣旨並び
に法案の内容の大体につきまして御説
明を申し上げた次第であります。
○委員長(榎谷助助) 本案に對する
質疑は後廻しといたしまして、この際
諸君にお諮りをいたしますが、この度

の行政機構の改革につきまして、海運
關係が本委員会の運用の上においても
重大な關係がありますので、この際
小野君から一つ御説明をお願いいたし
ます。

○小野野君 只今委員長からのお話も
ございましたので、私から簡単に行政
機構の改革に關する経過を御説明申上
げたいと思ひます。

先ず國家行政組織法案は現在決算委
員会に予備審査として付託されて進行
中でありまして、これらの内容を見ま
すと、いろいろ問題も多いので、
一應參議院におきましては必要な修正
を加えて参りたいというので、決算委
員会で一應の意見を纏めておるような
次第でございます。本委員会といたし
ましては、特に運輸省の機構に關しま
しては、相當重要な関心を持たなければ
ならないと思つておるのであります
が、聞くところによりますと、運輸省
設置法案は、政府としてはこの際一應
引込めるといふやうな話も聞いておる
のであります。ただ國家行政組織を構
成するところの行政機構、即ち各省或
いは應の行政機構の形式、或いは内容
というふうなものは、一概に画一的に
は考えられない。特に運輸省のごとき
鉄道のやうな現業部門をもつておる
し、又海運のごとき重要な仕事も担当
しておるというふうなところでは、他
の行政機構と同じやうに、画一的に取
扱うことは、適當でないというやうな
考えから、參議院と申しますか、參
議院の決算委員会におきましては現業
を所管しておるやうな行政機構、即ち
運輸省のごときにつきましては、特別
的の措置を講じて差支ないということ
を、國定行政組織法案中に挿入するこ

とが必要である、こういう見地から、
例えば総局のごときは画一的にこれを
置かなければならないという必要はな
いかと存じますけれども、或いは運輸
省のごとき、或いは通信省のごとき行
政機關においてはこれを置くことが必
要であらう、こういう見解で、私から
もその意見を強調いたしまして、大体
においてその方向に修正案を纏めてお
るやうな次第でございます。

尙この際政府において運輸省設置法
案をどう措置されておるかというこ
と、並びにその内容を簡単に御説明を
願ひますならば、直接運輸交通に關係
を持つておる本委員会といたしまして
も好都合かと存じますので、この際私
から政府委員に概略の御説明を煩わし
たいと、かように思つておるのであります。
以上甚だ簡単にございまして、決算
委員会として取扱つて参りました経過
を一應御報告申上げ、尙參議院はすで
に修正を決定しておりますけれども、
亦參議院は參議院としての立場におい
て、修正意見を纏めておるということ
を皆様方に一應御報告を申上げて置き
たいと思ひます。

○政府委員(榎谷助助) 只今小野委
員からお話ございましたが、通信省の
方は省として頂戴しまして運輸省の方だ
け説明を申上げたと思ひます。只今
お話のございました運輸省に総局を置
くことの必要につきまして、簡単な説
明を申上げたかと存じます。

御存じの通り、運輸省は非常に業務
量が多い官廳でございまして、それ
に應大なる現業を抱いておられます
係上、大臣の下に次官、次官の下にい
きなり各局が併置されるだけでは、そ
の應大なる業務が皆次官のところへ直

○委員長(板谷順助君) 國家行政機構改革につきましては、只今両院におきまして、決算委員会で審議せられておるのでありますが、先程來小野委員の申されるように、この運輸交通委員会
の運用の上におきましても重大な關係
にありますので、只今政府委員の説明
の通り、この委員会におきましてもい
わゆる海陸兩様の総局を置くことにつ

げたので、それは非常に大きな金額ではないというお話でありましたが、先般私が申し上げましたごとく、鉄道は如何にいろ／＼な内部の改善をして行つても、かくのごとくに赤字で堪えられないから、一般國民に運賃の値上げを要求一つ承認をして貰いたいという態様に、私は持つて行つて貰いたいと申すて置きました。今日政府の資料によな

らく厳密にやつて行くならばこの不正乗車はこれの十倍以上の金額は現われるべきものだ。現在檢札に來ない折において徴收した不正乗車に対する徴收運賃が、五千三百万という数字になるならば、これを厳密にやるならば恐らくこれの十倍や十五倍の数字が現われるものだとは私は考えております。こういうことに私は鐵道の自分の内部のこと

めて行くならば、相当現在鉄道が赤字をこらうという細かいものによつて、埋めて行くことが随分できるのじやないか、私はかように考えて政府当局の意見を徴して見たいとかように考えております。

○政府委員(加賀山之雄君) 丹羽さんの言われましたように、運賃を値上げする前に、先ず鉄道みずからが収入の

うに存じております。

不正乗車の件でございますが、先程お話のございました公安官は、一万金あると言われたのでございますが、実は専門の公安官は只今その十分の一の一千人をちよつと超しておる程度でございますまして、検札事務は、主として従

来とも車掌がこれを行なつておるの例でございます。旅客列車でございすならば、客扱い事務車掌がこれを行なつて参つておるものであります。國鉄の大体の行き方といたしましては、先ず改札口で以て極力これを押えるという方向を採つておるわけでございすので、從來から見ますと、車掌の定員等も非常に窮屈になつて参つております。十分この檢札に手が廻し得ない。又かた／＼客車が非常に混み合ひますために、内の通過ができないといつたやうな状況がございまして、思うに委せないのでございすが、それで上つたこの不正乗車の追徴金等を入れまして、五千三百万円に相成つておるわけでございすが、これは實際不正客から見れば九牛の一毛じやないかというお話があつたのでございすが、閉門がそういうやうに、單に車内ばかりではございせん、出口の改札口等においての数も入つておる点から見まして、勿論更にこれを目的として、人を見たら泥棒と思ふというやうなことで、それを嚴重にやりますれば、或いは更にこの不正乗車の件数を上げるといふことも、可能かと存じます。ただこの問題は非常にデリケートでございまして、今申しましたやうに、もとも國鉄はこれを増収の目的でやつておるのではなくて、客の誤乗を防ぎ、お客にサービスとしてやつて参りました。かた／＼これがそういうふうになり三倍の追徴金というやうな措置を取りますと、増収の目的にも合うようになりまふけれども、これは増収の目的を以てということであつてはならないと思ふのでございまして、先程申しましたやうに、客の誤乗を防ぐと同時に、で

きるだけ不正な行爲をする人がなくなるといふことを念願いたして行くべき性質のものではないかというふうに考へるわけであります。でございすので、我々もいたしましては、定期の不正使用でございすとか、普通乗車券による不正乗車が殖えるという心持をつきましては、誠に嬉しくない心持を持つてございす。併しながら一方におきまして、丹羽さんのお考えの方のやうなことも、國鉄の財政の現状から見まして、確かにあり得ると考へますので、本來の趣旨を活かすべく、旅客の誤乗を防ぎサービスに資すると共に、國鉄といたしまして、運賃通脱を防止しようとは、自衛手段といたしまして当然やらなければならぬことと存じますので、でき得る限り手を盡して参りたいとかやうに存じております。併しながらこれは勿論丹羽さんもお考えでございす、増収目的の中に加へるといふことは、到底我々としてはなし得ざるところであるといふことは御了承願ひたいと存じますのでございす。

不用資材の拂下げの問題でございすが、一手に弘済会にというお話でございすが、特殊物件に關しましては、弘済会をして拂下げを一手に請負わしておるということもあるものでございすが、併し必ずしも全部ではございせん、一般の車輛會社でございすとか、つまりその資材を眞に有効に使用し得るといふところに對しましては、直接の拂下げをいたしておるのでございます。それから資材の拂下げにつきましては、單に特殊物件のみならず、使用資材の不用に歸したものの、或いは將來に亘つて使用の見込のないものというやうなものは、可なりの数でございすので、

上げて置きたいと思ひます。
〔理事小野哲君退席、委員長著席〕
○丹羽五郎君 僕は今、不正乗車のことにつきまして、機務主義でやれといふのじやなく、少くとも一年に百四十万人の不正乗者があるならば、これを防止して行けば、實際に鐵道を利用すべき利用者は、やはり百三十八万といふ人が實際に利用のできることであります。私は現在旅客車の数の少い折に、本當に鐵道を利用する人は、デツキにぶら下つておつたり、或いはその辺のところをぶら下つておるやうな恰好をしておりまして、不正乗客は、ただ自分の荷物に側において、嚴然と腰をおろしておるというやうな不均衡を……

○委員長(板谷順助君) 速記を止めて。
〔速記中止〕
○委員長(板谷順助君) 速記を始め

て。只今運輸大臣、栗栖國務大臣、間もなく大藏大臣がお見えになるやうでありますから、大臣に対する質疑を先に行いたいと思ひます。申出の順序によつて発言を許します。中野君。

○中野重治君 この間から運輸大臣の小野委員その他に対する答へを聴いていまして、運輸大臣は理論的なことは余り分らん、又その方は余り得意でないといふやうなお話であつたので、私は具體的な、主に数字に關する問題をお尋ねしたいと思ひます。それは大体に於いて終戦処理費關係の問題です。これは去年この委員会では、新鶴見の操車場と大井工場へ見学に行きまして、大井工場では現場で仕事をしていた場面を見てゐる／＼考えさせられたことがあるのですが、今度の昨年の

表を見ますと、終戦処理費の中の交通費というものが三十二億八千万程書き出してありますが、あれが昨年度の特別會計予算書を見ますと、これは私は素人でよく見付からないのかも知れないのですが、それは受入れになつていないやうに思ひますが、どの款項目でどこに入つてゐるのか、それをお示し願ひ度、これが第一です。

○政府委員(三木正君) お答えいたします。運賃は運賃収入の欄に入つておると思ひますが、外の工事でありまふとか、車輛の修繕でありまふとか、そういうものは一々終戦処理費自体から支拂われるのでありまして、その支拂いの事務を私なり、或いは鐵道局長なりが支拂命令官として大藏大臣からの支拂命令によつて支拂つておりますので、鐵道の支出にはなつておりません。運賃に關する分だけは鐵道の収入として上つて、一般の運輸収入の中に入つております。支拂は終戦処理費、かういふことになつております。

○中野重治君 そうすると工事關係の方は、その仕事をなされた經過は、書類で明らかにすることができまふか。ことができません。私共關係の者は全部向うの命令並びに工事の内容、支拂ひの額は全部明らかにしております。

○中野重治君 次に今年度の金額及び量はどうか見積られておるかということをお聴きしたいんですが、それを人間を輸送する關係の面と、貨物輸送の面と二つに分けてお答え願ひたい。それを金額と量と二つに分けて同じくお答え願ひたい。即ち金額では旅客の輸送の点では幾らになるか、貨物輸送の

点では幾らになるか、それからその場合の……何といいますが、車は貸切になるか、それとも個別に扱つておるものか、それからその運賃それから量については國鉄の客車全走行キロ中、進駐軍関係の占めておる数と、それからパーセンテージ、貨物については輸送総トンキロ中、進駐軍関係の占めておる数及びその割合……。

○委員(板谷順助君) 中野君に申し上げますが、先程申し上げましたように、大臣はまだ外の委員会にも出なければならぬ関係がありますので、事務的のことは後廻しに願つて、それは勿論あなたの御質問の前提にも存じませんけれども、成るべく大臣に直接関係のあるような御質問を願いたい、こう思います。

○中野重治君 その点について言えば、大臣はこの間あいつふに答へられたから、私は具体的に聴いておるのであります、それで問題の性質上わざ／＼大臣でなくてもいいとは、私も思ひます。それで都合によれば私が質問しました第二の点を答えて頂いて、それから後は質問の順位を変えて頂いて、小野君にやつて頂いて、それが済んだ後、私が更に第三点以下を具体的に続けるというふうに頂いて異存はありません。ただその場合速記の点ではよろしく願ひいたします。これはこの間うちから問題になつておりますから。

○委員(板谷順助君) 速記もなかなかやかましくて今やつと引き止めたのですから、それでは今の点を一つ御答弁願ひます。

○政府委員(三木正君) 差上げました予算資料第五表に進駐軍関係の運賃収入だけ記載してございます。お説き頂きたいと思ひますが、二十三年度、本年度は約六十億見込んでおります。その外の詳しい輸送キロの見込、昨年の実績、そういうものにつきましては、今直ぐお答えいたしかねますが、資料を整へまして御説明させて頂きたいと思ひます。

○中野重治君 ちよつとその資料は近く出ますか。

○政府委員(三木正君) 急いで出します。

○中野重治君 これは大臣に聞いて頂かなければならぬですが、こういう点に關して資料がはつきり出なければ、出ないままでは政府の方で言う赤字が本當に赤字であるか、黒字であるか、政府の説を俄にそのまゝ、我々として呑み込むことはできないということだけは承して貰わなければならぬ。それでは次をどうぞ。

○委員(板谷順助君) 分りました。

○中野重治君 結構です。

○小野重治君 私は極めて概括的なことを両大臣に伺つて置きたいと思ひます。先般運輸大臣に対して今回の運賃を定める場合における基礎となる運送原價の問題を話をいたしました、運輸大臣から御答弁があつたのであります、が、現実の情勢から鑑みて止むを得ずこうなつたというふうな御説明であつたように記憶いたすのであります。今日栗栖大臣も伺つて置きたいと思ひますので、栗栖大臣にも伺つて置きたいと思ひますのであります、國有鉄道のごとく企業体におきましては、どうしても原價主義に徹底した企業経営をやつて行くということが理想的だろふと思ひます。従つて原價主義を徹底することに

よつて經濟の均衡を保持して行くという建前が原則ではないか。かように私は思ふのであります。ところが今回の運賃を制定される場合においては、過日も栗栖大臣からこの点は理論としては肯定されるけれども、一般財政その他の諸般の事情から、これを直ちに受入れるわけには行かないというふうな御説明があつたと思ひます。その中で私が心配いたしますことは、一体政府は國有鉄道の経営に対してどういう一体基本的な方針を持つておられるのか、又將來どういう方向に國有鉄道を持つて行くかとされておられるのか。鐵道企業經營の基礎が運賃収入にあるということは申すまでもないので、又運送原價が合理化されることによつて、従つて又合理的な運賃が制定されるということが言へると思ひます、それらの運賃政策なり、或いは運賃理論を超越して、單に予算面の辻褄を合せて行くというふうな經營方式を探るとするならば、國有鉄道の將來如何に五ヶ年計画を樹てまして、全然或いは昭和五十九年基準年次までの生活水準なり、或いは工業水準に應じた輸送力を保持するということは、恐らく困難ではないか。言い換へれば、先般政府からお出しになりました國有鉄道の復興五ヶ年計画というものが、單に目標計画に止まるだけであつて、実施計画の正確が非常にむづかしい。而もこの國有鉄道の再建に必要な基礎となつておる運賃の問題が、すでに合理性を欠いておるといふふうなことは、經濟復興計画を樹てても、單なる理想であり目標であり、夢を描いたものに過ぎない。こういうふうに私は感ずるのであります。それが即ち我々の鐵道で

ある國有鉄道の將來を親身になつて考へる者といひましては、誠に寒心に堪へないものがあるのではないかと。そういう点から申しまして、先程申しましたように、政府は運賃の運送原價等によらないで、單に運賃の制定を行なつて行くというふうな態度を常に今後とも保持されるのか。或いは國有鉄道の復興に關して健全なる事業經營を目的として、或いは企業會計の面においては、獨立採算制を採り、又運賃の面においては、極力原價主義に基いた、經濟運賃を実施する、というふうな方向に努力をされようとする御意図があるのか。又これについては如何なる具體的方法をお考えになつておられるか。運輸大臣並びに經濟安定本部長官の御所見を承つて置きたいと思ひます。

○國務大臣(岡田勢一君) お答えいたします。國有鉄道の經營の基本的方針は、これは十分に經營の原價も基礎に置きまして、運賃を制定して行くこと、これは、小野さんの言われました通りであります。たゞ／＼今回の運賃改訂が、經營の原價という／＼の情勢によりまして、マッチできていないのであります。私といたしましては、經營原價を無視して、予算の辻褄を合すために、將來も運賃政策を採つて行くんだというふうなことは毛頭考えおけません。言われまますように經營原價を重視いたしまして、これに適合した運賃を制定することが原則であります。これは申すまでもありません。ただ問題は、小野さんも言われましたように、經營の實態が如何に合理化され、能率化されて行くかという点にあるのでございまして、五ヶ年計画の中にもその

基本方針が基本的理念から出發いたしまして、計画をいたしております次第でございます。

○國務大臣(栗栖魁夫君) 今小野委員からのお尋ねに対してお答えいたしましたと思ひます。經濟安定本部としては、各省の政策その他をも総合調整するという約束がございまして、そういう観点から一つ申上げて見たいと思ひます。でございます。この前私はここに上りました、お答えをいたしましたところ、今小野委員のお尋ねとは基本的理論の原則としては全く同じだと思ひます。即ちこの官業企業体として經營を合理化して、そして公共事業でありますからこのコストを引下げて、そして原價主義によつて運賃その他の政策が採らるべきもの、これはすべて企業である以上同じであります。併し現下の問題にいたしますと、運輸省の國鉄關係においてはそういう原則があるわけでありまして、

それから物價總動向をいたしまして、私も物價總動向の方を兼ねておりますけれども、國民生活の最低を、現下におきましては維持し、國民生活が極めて不安定でございますので、これに資するといふ一つの政策があるわけでありまして、即ち安定帶物資にしまして、今度の物價の補正によつて値段が引上りまされども、安定帶物資は昭和九年から昭和十一年の水準の百十倍ということまで打止めまして、大体五百十五億という大きな補給金を出してあとこれを補うようにする。それから消費物資、殊に生活必需物資の点におきましては、やはり現在の物價の七割から八割増、即ち一・七から一・八までというものを目標として、消費財の物資を

五

相当低く、殊に生活必需物資を低く決める、こういう点に重点を置いたものであります。そうして物價政策から申しますと、物價に貨物の輸送運賃その他が織込まれるところの要素が相当に大きい。この前私割合を申上げたのでありますが、そういう点に鑑みまして、或る程度までしか引上げられない、こういうことが考えられるのであります。

そこで國民生活の安定という点から一連の政策が又出て来るわけでありまして、大蔵省が直ぐ申上げては、いづれ思いますが、財政の均衡を保つ、更に廣くいうならば、これは國民經濟としての赤字を避けるという政策でありまして、今財政上の辻褄を合すと言われ

ましたが、單にそのためだけに、實質的にその目的を達する政策があるわけでありまして、今回の決め方はこの三つを、こういう極く敗戦の占領下の物資が非常に少い現在において、可及的に、総合的に調整をして、その結果三つのものについていづれもそれ相当に不満もあらうと思ひますけれども、調整をしてきたものが政府原案であるという次第であります。でこれは國民生活の点に重点を置き、殊に勤労者諸君の生活、殊に主食その他に及ぼす影響等を考えまして、そうしてこの引下げをいたしておるのであります。

その結果この運賃政策としては、旅客と貨物との間にアン・バランスを起す点があるかも知らんと思うのでありますが、併しその点は國家の財政の許す範囲において、國家の一般會計から資金を繰入れまして補うということにいたしました、それも或る程度までの

補いでありまして、百億を超える数字でありますから相当大きいのであります。こういう点でこの補いを附けて、そうしてバランスをとらして、やはり一般會計、特別會計のバランスを得さす、こういうようなことをいたしたわけでありまして、かようにして現在の窮迫せる時期にこの三つの政策の総合調整の結果が、かように現れて来た次第であります。これは旅客の運賃についてでなしに貨物の運賃について申上げた次第であります。

そういうような次第でありまして、この原則が直ちに行われぬような逼迫せる現状であるということ、運賃政策、原價主義の政策を確立するの必要であると同時に、特別、一般の會計を通じての均衡を得さすということも大事である。國民生活の、殊に主食その他の生活必需物資に及ぼす貨物の輸送の要素が高いので、或る程度まで引下げ、その代り國家財政の許す範囲において一般財政から繰入れをする、こういう三つの方を照し合はしてかようにした次第でございます。そこでこのように極く急迫せる特殊の事情でありますけれども、その点を御了承願ひたいと思ひ次第であります。

それと同時にもう一つ考えなければならぬことは、これはいつまで続くかという問題であります。併し昨年の追加予算には私も大蔵大臣として随分苦労したものであります。この場合は價格の釣り上げ等が許されませんので、この原價主義その他から言いますと、いろいろ問題がありましたけれども、実は一般會計から、通計すると、やはり百億内外であつと思ひのであり

ますが、これは追加予算として繰入れをしたのであります。併しこれも根本から言うならば、独立採算制の立場から言ひましても、一種の便法であり、特例でありまして、一般の方法ではないと思ひます。そこで審議會も運輸省の中にできると思ひますが、經營の合理化、殊に官業の主体としてどういう形態を探り、而もどういうように經營を合理化し、企業努力によつてコストを下げ、而も採算を取つて國民にも十分なサービスができるか、というよう

な御方策を立てて頂くことになつたのであります。それによつて政府も方針を決めて、そうしてこの独立採算制、こういう原價主義というような点を貫き得るところへ行きたいと思ひます。併しこれは一方においては小野委員も御足願つております長期復興計画の一連であり、大きな一つの部門であります。それをどういうような関係においても併せて考へて、經濟復興に資すると同時に、國鉄の再建ということの実現をいたしたい、こう思つておる次第でございます。

○小野委員 只今両大臣からお答えを頂いたのでありますが、勿論原價主義のみによつてこの際独立採算制を目途とした企業を実施するということとは、いろいろ困難な事情が伴うであらうというところは推測に難くないのであります。ただ二十三年度の予算の編成において、國有鉄道特別會計の予算編成の意圖するところが、結局独立採算制を將來確立して行かうというための第一歩である。例えば會計区分を改めるとか、或いは減價償却費を計上するとか、いろいろの新しい手段が現われて来ておるので、これは會計制度の上

で現われて来ておりますが、同時に經營の実態の上においても運賃の上にもこれが現れて行くところがある、やはり独立採算制を將來確立して行くための基礎をなすものではないかと私はかように考へるのであります。

従つて今回の予算もこの考へ方を全然度外視して私は編成されたものではないというふうには了解いたしておるのではありませんけれども、それが運賃の面に現われた實際を見ますというと、必ずしもそれが現れておらない。全面的に現れておらないまでも片鱗までも実は現れておらないというふうな点を見まして、國有鉄道の予算の編成と、それから運賃の立て方の理論上の食違ひがあるようにも考へられるのであります。従つて勿論原價主義のみによつて行かない面がありますことは、運賃の負担力主義を加味した制度から考へましても、これは窺へるのであります。併しながら將來の問題として残して置くということで行きますというとなか／＼この運賃の是正というものは困難である。従つて倍率を決める場合におきましても、やはりこれらの原價主義を或る程度念頭に置きつつ、これに合理的基礎を與えて行くということとでなければ、一般國民が納得しないのではないかと、物價廳におかれて、貨物の倍率を三・五倍に止められて、これを基準として旅客の倍率もお決めたことに基づいて先だつて拜承いたしましたのでありますけれども、これらのことろに今回の運賃改正の基本的な考へ方に無理があるのではないかと。特に私の聞きましたところによりますれば、貨物運賃について、物價に占むる運賃の割合は、例えば我が國におきま

しては、昭和十一年度においては二・二％、二十二年七月において當時運賃の改正が行われたのであります。○五・五％、今回の運賃改正に伴うて新物價對新運賃の割合は、一・〇三％というふうな数字を政府の資料によつて見受けるのであります。石炭につきましても、昭和十一年度は九・八％、二十二年七月が四・一二％、今回は五・一五％というふうな数字が出ております。従つて過去の実績と比較いたしますと、今回の貨物運賃の値上は決して不当ではないということを明らかにしておるのであります。勿論負担力主義から考へまして、そこに政策上の運賃を加味しなければならぬことは申すまでもありませんけれども、大體に申しまして、今のような例から見ましても、決して、今回の三・五倍の倍率が、貨物運賃については、物價に格別には甚大な影響を與えるというふうなことは、ならないのではないかと、このことを、数字の上では考へられるのでございます。

尙又アメリカにおける物價と運賃との割合を、聞き及ぶところによりますと、小麦においてはアメリカは一二％を占めてゐるようでありまして、石炭の價格においては、或いはこれは私の聞き違ひかも知れませんが、五・五％の比率を保持してゐるというふうなことがござります。恐らくこれはアメリカの鉄道運賃が合理的な原價主義に基いて制定されてゐるがために、かような数字が出てゐるものと思ひますが、アメリカの國情と我が國の現狀とを比較することはこれは非常に間違ひであるとは存じますけれども、理論上の關係から言

ならば十分に参考といたして行かなければならない。かように思うのであります。

従つて物價当局が、貨物運賃をその原價に拘わらず、言い換へれば原價を償ふに足らない程度に抑えた、三・五倍に抑えられたということが物價との關係において尙十分な検討を必要とするのではないだろうか。三・五倍に止めなければならぬという事情が、一般物價の過去の値上り指数、或いは勤勞所得、賃金というふうな面から考えまして、むしろ旅客において酌量を加えて、貨物の方に相當の負担力を持たせる方が妥當な行き方ではなかつたらうか、そういうような考えが数字を見ました場合において考えられるのであります。物が、物價当局におかれましては、特に大臣としてこれらの点について如何ようにお考えをお持ちになりましたか。

尙國有鐵道の特別會計財政というものが、旅客貨物を一本にして総合的な面で見ている、こういうお話のように承つておるのでありますが、併しこれを利用する者は一つは荷主であり、一つは旅客でありまして、特に旅客の方は直接心理的影響を受ける面が非常に多いので、従つて旅客と貨物とを運賃の面において、ただ財政的な立場から総合的にこれを扱おうということ、これは亦不合理な点があるのではないかと。さういふふうな点につきましても、或いは繰返して御答弁になつたかとも存じますけれども、この際改めて大臣の御所見を伺つて置きたいと思ひます。

○國務大臣(栗栖科夫君) 一番最後のお尋ねから申上げたいと思ひますが、

私は物價廳を主管いたしております一方、運輸財政、物價との両方の総合調整を担当いたしておる者であります。財政上の辻褄を合せるという点も勿論大事であります。先程申しましたように勤勞者、國民生活の安定という点に相當に重点を置いて考えたのであります。そこで物價と運賃との關係については前回申上げたのであります。併し皆さんの大方が今回はお揃ひのようでございますから、もう一つこれを讀まさせていただきますと思ひます。今の数字の割合であります。私はこれを二つの面から觀測いたしたいと思ひます。物價の中に織込まれるところの貨物運賃についてどういふパーセンテージを占めておるかということ先ず申し上げたいと思ひます。それから尙アメリカの例もお話がありましたが、お説はその通りであります。併しその他の今窮迫したる日本の經濟、殊に國民所得といたしまして、アメリカにおけるがごとく國民所得の構造が恒久性、若しくは持続性、或いは強靱な性質といふものがないので、一時的の國民所得、永續性のない國民所得、或いは脆弱性のある國民所得の關係においてこれが負担し切れるかどうかという点について両面から一つお答えいたしたいと思ひます。

先ず物價と運賃との計数上の關係について申上げたいと思ひます。國鉄貨物運賃、汽船運賃、機帆船運賃、並びに小運送及び港荷役の料金等の輸送費が、價格の中に占める割合は極めて大きい。只今物價廳が算定しております補正價格についてこの割合を検討して見ますと次のようになります。この場合に國鉄貨物運賃は、今日と政府が

いたしておりますのは三倍半、汽船運賃は三倍、その他は二倍強の引上といふことを想定して補正價格を算定した結果について申上げたいと思ひます。石炭について補正價格の二〇%が輸送費であります。コークスが八%、石油が一五%、銑鉄鋼材は二四%、セメントは四%、硫酸が七%、過燐酸石灰は一四%、曹達灰は一四%、苛性曹達は一五%、それが輸送費であります。

この輸送費は一切の輸送費を含んでおりますから、その中で國鉄、運賃だけを抜いて見まして、價格の上に占める割合を申上げます。これは石炭については補正價格の五%、コークスは三%、石油は六%、銑鉄は六%、鋼材は一三%、セメントは五%、硫酸は二%、過燐酸石灰は四%、曹達灰は八%にそれぞれなつておるのであります。

こういうような基礎の品物についてかように上つておりますので、これが総合され、これによつていろいろできまして生活必需品その他はそういうものが組合わされておりますから、尙相當に上つて行くという關係になるのであります。そこでこれが只今石炭を使つて肥料を作るといふことになれば、両方にそれが加わるわけでありまして、さうしてそれが米の價格のバリエイ計算のときにかつて来るということになりますので、相當大きな割合を占めるといふことに相成ると思ひのであります。

それからアメリカの例をお探りになりまして、運送費の占める割合をお話にいたしました。これは私も同様に考へております。併しアメリカは先ずノーマルな經濟狀態にあります。日本の

經濟狀態は非常にアブノーマルで危ないであります。これは小野委員も申されたように、非常に事情が違ふのであります。その上これらの元になる國民所得の点を考えますと、一兆九千億というような数字になつておりますけれども、これをアメリカの國民所得などに比べますと、税の負担そのものについても大蔵大臣が種々申しておられますように、非常に脆弱性その他があるのであります。

こういうような現状において、小野委員も申されたように、直ちにこの貨物運賃の相當の引上げを行い、さうしてそれ以上この生活必需品等の價格を引上げるということが困難だ、こういうことに相成るわけでありまして、仮に尙上げ得るというやうなことで、倍率を四倍にして置いて計算してありますが、さうすると安定帶物資の指數は今六十五の七割といふことで、七割増といふことで、百十にいたしております。それでも尙五百十五億の補給金を必要とするのであります。これを四倍にしますと、大体百三十から百三十五ぐらいの倍率になつたのであります。さうしますとそれは併し非常に高いものであります。國民所得の現在としては尙負担がでないものでありますから、それを價格補給金といふもので補いますと、五百十五億の上に相當大きな補給金を加算しなければならぬことに相成るのであります。安定帶物資はそれでよろしいと思ひますけれども、消費財物資につきましては一・七倍、即ち七割増、或いは一・八倍、八割増だけでは到底吸収し得るようになるのであります。さうしてそれは或いは二倍から三倍以上になるやうな

数字に相成つておるのであります。さういたしますと、國民の生活といふものが相當窮迫を告げますので、そこでさういふことにならざるやうにと、更にこの物價に織込む賃金水準は三千七百円にいたしておりますが、これを相當な割合において引上げを行わなければならないのであります。さうなるといふと、予算の面におきまして人件費、物件費の面に非常な嵩みを生じますと同時に、特別會計の中においても人件費が更に食み出して來まして赤字が殖える。これを一般會計その他から補給しなければならぬといふやうな、いわゆる物價と賃金の惡循環を表すといふやうなことに相成るのであります。

それで実はあれを考え、これを考えて、いろいろいたしたのであります。が、貨物だけは現在の觀點におきましては、三倍半といふ倍率以上にはどうにも財政上、或いは國民の生活上負担がし切れなくなる、さういふやうな点に計数上は立ち至つたのであります。そこでこれこれを調整いたしまして、獨立採算制を貫く面もありますが、別に國民生活の安定とか、その他の物價政策のためにそれが十分に賃けない点があります。國家、國民全体のために賃けないのであります。そこで百億を一般會計から特別會計に繰入れて、そのいわば補給をするという理論が、ここに出て來るわけに相成つたのであります。かようにして調整を取つた結果であると思ひます。

で一番最初にお話になりました、運賃政策の今回の倍率の決め方によつて獨立採算制が非常に歪められておるといふお話でありました。これは政策の

輕重の順序、又現在窮迫しておる物からの關係もありすけれども、決して歪められておるという意味は我々はないと思ふのであります。それは今のお示しのような減價償却費とか、或いは行政費を除いて、一般から補給した、編入して、これは小さなような問題でございすけれども、相當の議論を経て岡田大臣の御盡力その他によつてできたのであります、そういう点も考へておりますし、それから尙ヨロツパの第一次大戦のあとのインフレーションの進んだ國を見ましても、その数字は、多くは貨物運賃と旅客運賃との割合その他につきましても、國民生活に及ぼす影響が多い貨物運賃については、引上を低目にいたしておるのがある當時の書類その他に見えておる通りであります。

それから私は貨物、旅客の運賃について、結局最後の負担者がどうか、貨物は一種の税と同じように國民大衆の一般にかかる、旅客はいろいろお話がありましたが、荷物を持ち込むという場合には必ずしもそうでないかも知れませんが、原則としてはこれは利用者負担となると思ふのであります。その点を区分して料金政策を考慮するといふことは、この時代におきましては止むを得ないのじやないか、こういうふうに考へておるのであります。併し原則は原則で、我々政府といたしましては独立採算制その他は十分貫きたいと思つておるのであります、先ず應急……こういう事情が切抜けられれば、長期の復興計画の線に副つてこの独立採算制、企業の合理化、経営の是正等をもいたしたい、こう考へておる次第でございます。

○小野哲君 今大臣から御答弁がありました、長期復興計画の点にお觸れになつておりますので、その点をちよつと伺つて置きたいと思ひますが、今回經濟安定本部で第一次試案として御提出になりました、經濟復興五ヶ年計画の内容を見ますと、大体前半期においてインフレーションの防止の問題とか、或いは國際貿易の問題であるとか、更に又動力、輸送力の整備の問題であるとか、そういうふうなことが先ず前提條件になつて、これが或る程度、前半期において、充足される必要があるといふうなことが謳つてあつたように思ふのであります。従つて輸送、特に國有鐵道の問題が、長期復興計画におきましても、相當大きな立場を占めておる。従つて國有鐵道の復興は、すでに一つの目標的な計画を遂行するといふものではなくして、本年度以後、經濟復興計画の五ヶ年間の前半期において、或る程度の成果が挙げなければ、その後における所要の目標が達成できないといふことになるのではないかと。これは勿論、經濟復興計画の第一次試案そのものの基本方針を以て、目下検討されつつありますが、これは僅て措きまして、少くとも動力とか、輸送の面、その他の前提要件も同様と思ひますが、これは実施計画として策定されなければならぬし、従つて國有鐵道の企業に必要なところの独立採算制であるとか、或いは運賃政策といふものも、この線に副つて急速に確立せられなければならないものではないかと、かように考へられるのであります、栗栖大臣の御考へは如何でございますか。

○國務大臣(栗栖科夫君) 今小野委員の御説の通りでございます、小野委員のお手を煩わしても、立案その他について御盡力を願ひたいと思つております。尙私はそののみならず、今中間安定策といふものを、長期計画の取敢する一環として、橋渡しとして考へておりますが、これにも危機を脱却して中間安定を作り、そして長期計画へと移行するに於いて、最も大り輸送力の確保といふことが、最も大事でございまして、これについて今御趣意のような点を織込みまして、今策定原案を作つておるような次第でございます。いずれも長期計画の委員にお諮りをして決めたところと思つておる次第でございます。

○小野哲君 私の質問は一應これで打ち切ります。

○委員長(板谷順助君) 只今の小野君の質問に対する大臣の御答弁を承りました、私が私納得できませんので、諸君のお許しを得てこの際一つ質問をしたいと思ひます。

先程栗栖大臣は、國民生活の安定のために、今回七割値上げをしたといふお話でありましたが、昨日物價廳の長官を呼びまして、値上げの根拠を聞いたけれども、一向薄弱で以て要領を得ません。そこで今回政府が例へば旅客運賃三倍半、貨物三倍半、この値上げに對するものは、御承知の通りに、一般會計に旅費或いは消費財において、すなはちにも見積つておる。ところが只今も栗栖大臣は、石炭において全運搬費が二〇〇％たえておるといふこととございすけれども、國鉄の負担をいたしまして約五〇％、仮にこれを四倍上げるとして見ても五〇七厘、又四倍半上

がるといたしましても六〇四厘といふような数字が出るのであります。従つて現在の消費者の負担になるというやうな御説明であるけれども、例へば原價を基準としたる独立採算制をこの場合採るわけにいかんといふことであるが、これは併し原則として或る程度までお認めになるでしよう。旅客運賃が三倍半上るとすれば、現下の収入に較べて、二・八六になる。又貨物におきまして三倍半上るとしても五分二厘、約半額まだ赤字が出るやうなことで、いわゆる貨物運賃の足りない分は、旅客運賃のつまり収入によつてこれを補なつて行く、こういう計算であります。

そこで例へば家計費の問題につきましても、昨日物價廳長官の御答弁によつて、これ必要額を得ない。といふことは先だつて來、栗栖長官は現在の配給が七割であつて、闇が三割であるといふお話であるが、例へばこの三千七百円のベースを決めるにつきましても、闇が七五％で公定が二五％だ。それで毎月闇の値段が三・六だけずつと上がつておるといふやうな計算の基礎の下に、これができたのであります。

従つて例へばこの石炭の運賃を今回二倍に上げるといふやうなお話があるが、事實現在の經營のやり方を見ますといふと、中小の石炭業者が非常に儲かつておる、これは事實であります。ただ労働不安の關係からして大炭鉱なるものが相當現在赤字が出ておる。

でありますからして政府のお考へを願ひたいことは、仮に七割物價を上げるといふことにつきまして、國民生活の上において非常に、大きな影響がある。例へば闇にいたしましても米が

一升從來二百二、三十円のものに二百五、六十円となり、或いは三百円となる。或いは又一般の手持をしておる業者が、いわゆる物價改訂が行われる、必ず物が上がるだらうといふので賣惜しみをしておるという現在の情勢であります。従つて七割を上げるという根拠が、物價廳長官の説明によれば、つまりこの目分量といふか、或いは闇その他のやつをこれくらいの推定によつてこれをやつたといふやうな、極めて不確実な答弁であります。であるから考へを願ひたいことは、今七割の値上げをするといふことが、外の物價にどういふ影響が来るか、或いは又國民の生活の上において重大な影響が来ることを考へられる。

例へばこの鐵道の經營におきましても、石炭が御承知の通り現在五千三百カロリ、戦前は六千四百であるところ、これが若し戦前の通りにしたならば、恐らくは石炭業において半額で済む、約三百八十億のものが半額で済むといふのであります。例へば選炭が思ふやうにいかんためにこういうやうな結果になつておるのであるが、併し私は先般來安本長官にも運輸大臣にも要請しておるのでありますが、仮にこれが五〇％カロリが上がる、といふしなれば、或いはその他炭を無駄のないように、できるだけローズの節約できる。一割節約するならば経費の上から行きますと約五十億といふものがそこに浮くじやないか。國民に納得させるということについては、先ず第一に内部の整理をしなければならぬ。又貨物の輸送計画につきまして

も、二十三年の計画が一億二千六百万トン、併し國民の要望しておるところは勿論安本長官お分りでありまして、一億九千万トン要望しておる。だから仮にこれが一割増しの計画を立てて行つたならば、従つてそこに何十億という数字が出る。こういうことについて一つお考えを願いたい。

今申上げるようにこの間運輸大臣としても、物價問題については安本なり大藏方面からどうぞやかましく言われるように、こういう結果になつたというやうな、これはまあ率直なお話かも知れませんが、これに対する恐らくは今物價七割値上の影響というものが、七割に止まらずして國民生活の上に重大なる關係が起る。従つて三千七百円ベースというものが崩れて、又更に補正予算を出さなければならぬという結果に私はなると思う。いわゆる悪循環というものが目に見えておるというふうに考へるのであります。大臣の御答弁を承りたいのであります。

○國務大臣(栗栖勉夫君) 今の点で、多少事務当局の説明において、最初に数字の説明の足りなかつた点がありまして、それを補なつて置きたいと思ふのであります。國鉄は石炭がまあ三割、四割だろつたことであつたすけれども、その石炭を使つて肥料を作るとか、肥料の輸送に更に又國鉄運費の費用が加算されるわけでありまして、そうして或いは各種の副生産のものについて、皆重なつて來まして、そうしてそれが今度は仮に主食の關係を見ますと、パリー計算によつて、そういうものが総合的に更に米の値段に加算して來るわけでありまして、そうして米の値段は更に石炭等の値段にも

還元して來るわけでありまして。そういうやうな総合性と言いますか相關性を持つて來ますというところ、石炭の面で四・五割或いは電力の面で幾ら、或いは肥料の面で幾らというものが加わつて來ますと、相當大きな数字になるのであります。そこでこの價格は倍率をもう〇・五ぐらい上げますと、先程のやうな大きな数字になるといふことを私申上げた次第であります。それは実数の上から來たことでもあります。

それから更に金錢の面から國民生活の、平均一人について、生活費の割合で言いますと、⑤によつて生活費が金額では二五割、そうして金額の七五割は自由販賣の物資及び關物資であるわけでありまして、⑤の二五割を數量によつて示しますと、數量は六五割になるのもあります。⑤による生活費は六五割であります。そうして三五割は關物資、自由物資といふことになるのであります。これは金額と數量と両方面から見なければならぬのであります。そこで賃金の場合には數量よりも金額を何ししておりますから⑤の生活が二五割といふのは金額的に見た計數であるのであります。その点を補足いたして置きたいと思ふのであります。

それから今度の賃金の値上の前提というやうなことが、どういふところから考へられたかといふこととあります。物價廳次長が御説明申上げたのは、いろいろ説明が足らんところがあるかと思ひますが、極く端的に申上げます。一兆九千億といふやうな國民所得につきまして、その中で、どういふに振分けられるかといふと、三つに振分けられるのであります。一つは國家財政の資金であります。一つは産

業の繁榮に向う資金であります。そしてこの二つは貯蓄とか、或いは專賣とか、或いは税とかといふものによつて調達されるものであります。他は國民消費物資であります。生活資金であります。消費物資を一兆九千億から段逆算して参りますといふと、これが堪へ得る關係が消費物資について七〇%即ち七割、或いは八割増といふところが大体三千七百円の水準を睨み合してこの限界点になつておるわけでありまして。三千七百円を引上げるといふことになりまして、財政の上でバランスがとれないといふやうな点があるのであります。そこにインフレーションを促進し、物價と賃金の惡循環を來たすことになると思ふのであります。ただこの点においては、我々は三千七百円という水準を作り、これを物價の中に織込むところの賃金水準をいたしたのであります。實際の面におきましては、この⑤による生活をも少し、例えば生活必需物資、纖維製品であるとか、或いは主食であるとか、こういうやうなものについて配給を確保すると同時に、もつと増配の見込を立てて、そうして實質賃金と言いますか、それを裏付けにする、こういうことが極めて大事であります。この点については今朝の新聞にもすでに書いておると思ひます。総理までも書面で懇請して來たのであります。そうしてこの裏付けを確保ができるように、厚意ある連合國の援助によつてこの懇請を続け、一歩ずつ目的を達しつつある次第であります。

○委員長(板谷順助君) あなたとは意見の相違だから幾ら議論しても止むを得ませんが、大藏大臣何か御答弁が有りますならば……。

○國務大臣(北村徳太郎君) 安本長官の御答弁で、大抵私の言うことは盡きておると思ひます。

○委員長(板谷順助君) それでは午前中はこの程度にいたして置きまして、午後一時半から再開したいと思ひます。暫時休憩をいたします。

午後零時二十四分休憩

○委員長(板谷順助君) 引き続き開会いたします。速記を止めて。

午後二時十一分速記中止

○委員長(板谷順助君) それでは速記を始めて、今日はこの程度で散会いたします。

午後四時二十五分散会

出席者は左の通り。

委員長 板谷 順助君
理事 丹羽 五郎君
橋本萬右衛門君
小野 哲君
内村 清次君
カニエ邦彦君
小泉 秀吉君
淺岡 信夫君
加藤常太郎君
仲子 隆君
水久保甚作君
小林 勝馬君
高橋 啓君
飯田精太郎君
新谷寅三郎君

國務大臣 大藏大臣 北村徳太郎君
運輸大臣 岡田 勢一君
農務大臣 栗栖 勉夫君
政府委員 運輸政務次官 植竹 春彦君
運輸事務官 加賀山之雄君
運輸事務官 三木 正君
運輸事務官 蘆谷 虎芳君
運輸事務官 山口 傳君
運輸事務官 佐野秀之助君
石炭廳長官 野田 信夫君
物價廳次長 田中健之助君
説明員 運輸事務官 小出 栄一君
會計課長 田中健之助君
商工事務官 小出 栄一君
石炭課長 小出 栄一君

昭和二十三年八月二十四日印刷

昭和二十三年八月二十五日發行

參議院事務局

印刷者 印刷局