

こう思うのです。経過規定によれば、先程提案理由の御説明の中にもありますように、既得権を尊重して、本法による試験に合格した者とみなし、且つ本法施行後三ヶ月を限り、本法による免許を受けないでも、営業をなし得ることとした。こういうふうな御説明があり、又この法律の経過規定もこれに基いた趣旨が書かれておるわけであります。従来のガイドの状況を見ますと、相当人格的にも亦学歴の点からいつても必ずしも妥当でない者が多數におつたのではないか。これらのこととが相当論をなしておる上、ひとつとは、議者の認めておるところであります。従つてこの際無條件に通訳案内業者の既得権を認めると、どうか。果してどうであろうかと、こういう懸念を持つわけであります。従つて経過規定によつて、試験に合格をした、い換えれば資格を持つておるということが、並びに免許を受けないでもよろしくと、こういうふうな期間としては、三ヶ月でありますけれども、この三ヶ月といふ期間が相当重要ではないか。こういうふうに思うのでありますが、運輸大臣に申請をすることになるような手続もあるであろうと思うのであります。そして、無條件にこれを認めるといふのではなくて、申請期間において、三ヶ月以後であります。恐らく申請をされにしましても、何らか確認をいたしましてその間ににおいて不適当である者を考るるべきではなかろうか。要約いたしますと、無條件でこれを認めるど

○委員長(板谷頼助君) 免許を受けておるものが約千名、これは推定であります。ましようけれども、どうも聞くところによると随分通訳の中には如何わしいものも相当にあるようでありますから、今小野委員のお話のように、一定の基準を設けて、この際既得の権利を認めるといったところが、果してどれだけ試験を受けて試験に合格したのでありますか。例えば今お話の交通公社の関係は或いはどうか知れませんけれども、その免許を受けるときにどういうような資格を受けたか。從来受けたものは……。

歴史、今度の試験によりますと、それに第四として産業、経済、政治及び文化に関する一般の常識、それともう一つは人物考査と、二つ加えられておられます。学科の内容につきましては從も今もやりなく、ただ程度の問題にきましては場合によつては都道府縣事に任せていますが、地方については非常に低い程度の試験に合格をおこなうものもあるのではないかといふとも一應考えられると思います。(一)はこういう形式の試験を答ませて免を受けおるわけであります。

○委員長(板谷順助君) そうすると、度の試験というのは、例えば英語とロシア語などがフランス語とか、各語に亘つての試験を全部設けることなるのですか。

○政府委員(外川治翁) 従来は全部外國語に亘つてありました。併し〇%は英語でありました。昭和十三年末の数字でありますが、百九十九名うち八〇%の百六十二名が英語であります、フランス語が、十二名になつております。その他ドイツ語十名、ペイン語が八名、こういう状態になつておるわけであります。が、現在の日本の方にちよつと伺います。この間試験の告示ごとにその都度々々、その情勢に應じて告示をして決めて行きたい。こういうやうに考えるのであります。

或港安い　またのでての本つスつりの年八の　に國か今　許應こしよ知つ來り一文れ

たしますと、無條件でこれを認める

いろ／＼な正式な申込によつて、一流

の試験の内容は、外國語と本邦の地理

總務課長が、例えは巷において大藏省部

いは建設省、運輸省と港に直接の関係のある仕事が、ばらくになつてお交渉の安全を執り行うことが適当であります。港長は中立的な立場に立ちまして、

るゝそこでこれを新設する意味におして從來は主として都道府縣知事とかいふう上うなものが、主として地方の施設をなからうか、かよう考へておる次第であります。

ト・オーソリティの面において適當なる統一元化というものが行われまするならば、これは一つの行き方ではなかろうかと、かように考へておる次第であります。

うような關係から、こういうふうな特殊な立法が一般的には割合に少いのではないかと、いうように考えられるのであります。

七十五名程度になつておるわけであります。
○丹羽五郎君 この法案は非常に適切なものだと私は考えておりますけれども、実は今一千名の現在ガイドをし

やつてお、一太郎曰があるの「すか、角に港長といふのは港湾行政を統一するための港長で、例えは最近問題になつてゐる、横浜の埠頭を司令部が返すとれに港に関するあらゆる仕事を統一さ

あなたの方で何がそれについて関興さ
ういうお話ををしておりましたが、
あなたの方で何がそれについて関興さ

おいては、港則法を制定されるについてどういうふうに考えておられます

長の任務というのは、この中で港の交通の安全に関する警察的な業務を所管いたしております次第であります。そして、港長という名前を冠うは他の名前に改正された方が適当かも知れませんが、いわゆるポート・オーソリティといふ

こで現段階における行政の仕事が、機関が経済その他の行政行爲を同時に行わないのを本則とするということに

たしましては、港長の職務といふものであります。いわゆるポート・オーソリティである。港湾の経営者であります。これば

ではなかろうか。又逆に申しますと、港長の行なつておる警察的な職権を、港の管理者、経営者自体が行うということは、再びいわゆる警察権と実体権とを合せて持つております旧式警察に遼する處方がござりまするから、飽く岸壁を持ち或いはその他の施設を持ちまして、港湾の經營をする機関であります。そこでやはりこの面と、私共の方のキヤブテン・オヴ・ザ・ボートと、いう組織というものは、やはり両々を立して然るべきであつて、或いはボト

第十三部 連絡委員会全議録第十四号

点を一つお伺いしたい。

○政府委員(芥川治君) 第四條の二項にあります「精神病又は傳染病の疾患にかかる者」、こういう表現は今までなかつた。今まであつたのは人間の嫌惡すべき疾病にある者、こういう規定が今まであつたわけあります。それを失効にいたしまして、今度新らしくこの法案では、「精神病又は傳染病の疾患にかかる者」、これは試験を受けける際に健康診断等によりまして医師の説明を受ける。そういうことによつてこれを調べて行きましたと、かのように考えております。

○丹羽五郎君 私の問わんとすること

は、傳染病にかかる者は免許を與えない。そうすると現在試験に合格をして免許を取つておる者でも傳染病にかかる者はその期間、その病

気が治るまで免許を停止するか、或いはその職業を停止するというような規定がここに盛り込まれてないのです。

この抽象的なことでなく、もう少し、これは一番重大なことだと、かように考えておりますが、日本には

非常に傳染病患者が多いので、仮に外國から日本に来る人は、非常にそういう点にも留意しておるのであります

が、それに対して何か定期的に年三回なら三回、健康診断をするということを

伺いたい。私のお尋ねするのは、疾

病などそういうことを予見する方法で

すね。

○政府委員(芥川治君) これは試験を受けてます前に健康診断をいたすことによつて分りますと同時に、又その通訳案内業者自体が免許後に病氣になつたといふような場合には、その営業を停止することもできるのであります。これは第十四條に掲げてあるのであります。從來の取締規則もこの新らしい法案も、この点には重大なる関心を持つて書いてありますので、運用につきましても先ず十分やつて行けると思つてあります。

○丹羽五郎君 私の問わんとするのは、この試験に合格して通訳業者となつた者が病氣した。その疾病、或いは

そういうような患者の疾病に対する予見の方法は、或いは定期的に年三回な

ら年三回健康診断をするというような

規則による通訳を出すといふ

うにむしろ運用して行つた方が却つてうまく行くのではないかというふうに考へておるわけであります。

○丹羽五郎君 仮に接客業者の取締規則によりまして、年三回なり四回な

りといふ健康診断を法律で決めており、その結果は御婦人が何人おられるかど

うことを前提にお尋ねしたのであります。それで、私はそれをどういう方法でやるかということをお尋ねするので

あります。ただ疾病といふのではありませんが、その辺の方法をどうい

う工合にするか、取締方法です。若しも傳染病にかかるつた人が、それ

を隠蔽してそのままおる場合に、それが予見する方法といふのは、一つ

もこの法案の中には書かれてないよう

なことがあります。年三回なら三回

定規的健康診断をするということを

いたす抽象的にこの法文を羅列しても一

向効果がないように思します。

○政府委員(芥川治君) これは恐らくただこれも一つの法文の羅列ですが、この運用といふことはどういふことになるといふことであるうと思つてあります。

○丹羽五郎君 丹羽委員の御心配になりますことは、

実際問題として起つた場合に大変なことになるといふことであるうと思つてあります。

○政府委員(芥川治君) 通訳の報酬に

つましては大体この法律ではその点については決められておらないので

あります。

○委員長(板谷慶助君) 従来通訳といふのが、例えば外人が来て物を買つてはどういふ考え方を持っておられるのですか。

○政府委員(芥川治君) つましては大体この法律ではその点については決められておらないので

あります。

○委員長(板谷慶助君) それは多分にあります。

○委員長(板谷慶助君) その点から丹羽君の御質問のようだに、或る程度人格

と、いろ／＼弊害が起るわけなんですか

が……。

○高田寛君 それによつては、必要なときには通訳協会の会員の中一日幾らで依頼する

事務のガイドということにはなつていません。

○委員長(板谷慶助君) 従来通訳といふものが、例えば外人が来て物を買つてはどういふ考え方を持っておられるのですか。

○政府委員(芥川治君) つましては大体この法律ではその点については決められておらないので

あります。

○委員長(板谷慶助君) 従来通訳といふのが、例えば外人が来て物を買つてはどういふ考え方を持っておられるのですか。

○政府委員(芥川治君) つましては大体この法律ではその点については決められておらないので

あります。

○委員長(板谷慶助君) それは多分にあります。

○委員長(板谷慶助君) その点から丹

羽君の御質問のようだに、或る程度人格

と、いろ／＼弊害が起るわけなんですか

が……。

○高田寛君 それによつては、必要なときには通訳協会の会員の中一日幾らで依頼する

事務のガイドということにはなつていません。

○委員長(板谷慶助君) それは多分にあります。

○委員長(板谷慶助君) その点から丹

羽君の御質問のようだに、或る程度人格

と、いろ／＼弊害が起るわけなんですか

が……。

○高田寛君 それによつては、必要なときには通訳協会の会員の中一日幾らで依頼する

事務のガイドということにはなつていません。

○委員長(板谷慶助君) それは多分にあります。

○委員長(板谷慶助君) その点から丹

羽君の御質問のようだに、或る程度人格

と、いろ／＼弊害が起るわけなんですか

が……。

○高田寛君 それによつては、必要なときには通訳協会の会員の中一日幾らで依頼する

事務のガイドということにはなつていません。

○委員長(板谷慶助君) それは多分にあります。

○委員長(板谷慶助君) その点から丹

羽君の御質問のようだに、或る程度人格

と、いろ／＼弊害が起るわけなんですか

が……。

○高田寛君 それによつては、必要なときには通訳協会の会員の中一日幾らで依頼する

事務のガイドということにはなつていません。

○委員長(板谷慶助君) それは多分にあります。

○委員長(板谷慶助君) その点から丹

羽君の御質問のようだに、或る程度人格

と、いろ／＼弊害が起るわけなんですか

が……。

○高田寛君 それによつては、必要なときには通訳協会の会員の中一日幾らで依頼する

事務のガイド。www.1234567890.com

www.1234567890.com

し不正の行為をしたときは、「ここに丹羽さん的心配されておるようだ、不正とまでは行かなくても、不正は不都合な行為、そういうような文字を入れたらといふことも考えられますね。
○政府委員(加藤常太郎君) その「不正の行為」を範囲にするか、文句をもう一つ入れるかですね。

○政府委員(芥川治君) それから今お話を中ありましたように、大分前に是品行の悪い者、素行不正な者というふうなものがありましたたが、今度のこれにはないのですが、今度の試験は御承知の通り相当高級な試験をするつもりでおりますので、合格するような男であり又女でありますても、これは相当な学歴を持つておるか、相当勉強した人でないと合格しないと思うのです。従つてそれは相当優秀の高い人がこの試験に合格して、通訳案内業を営むようになると考えておりますので、そういう点につきましては割合に心配がないのではないかとうふにも考えられるのであります。

○高田寛君 今のお話を関連して、この見通しの問題ですが、從来は各府県で個々に試験をやつていた、それを今まで今度は中央で纏めて相当厳格な試験をやるとことになるのですが、これを余程從來より程度を高くするおつりどん／＼観光客が入つて来ると、今もりかどうか。又そうした場合に現在の見通しとして、これに應募し合格する者が相当に出で来るかどうか。差当ければその供給が間に合わなくなれば、それが相当程度の低い試験でパスされてしまりますか。その点をお伺いしたい

100

○政府委員(芥川治君) 大体試験の程度は専門学校卒業以上にいたしたいと思つておるのでありますするが、現に日本電光通訳協会が試験をいたしました。それから見ましても、應募者が相当多く七百五十名ありますて、そのうち一割は合格しておる。この程度でありますれば年二回の試験をいたしますれば、觀光客の要望に應じられるようなる數は獲得でできるというふうに考えておるわけであります。

質問をしたいと思うのですが、大体外賓客、遊覽客というものは、一年どれほどどの人が來るとお考へになつておるか、その点を一つ……。

実績でありますか、外客の数を合算して、たしまして六千三百十人になります。

この入國外客の金が二十七億円くらいであると想定しているわけであります。入國外客の数の内訳を申上げますと、一時上陸いたしまする観光客と、

すと、一時上陸のものが約八千余りでありますて、通過の者が一万八千はばかり、一般的の観光客が一万二千ばかり、その外に貿易業者の入國数が約二千五百、それから近親訪問者の入國数が一千二百、その他これはザビエルの四百年祭の参加等を考えますと、それが約五百人、大体こういうふうに考えております。

から御質問があるのであります、すでに内務省令は失効になつておるのでありますけれども、この法案の審議の便宜のために、従来の案内業者取扱規則を資料として御提出願いたいと思ひます。

それからもう一つ、先程來の御質問に關連して一應承つておきたいことは、この通訳案内業法は、通訳案内業者個人を対象として、或いは取締或いは適正な指導によつて、外客案内の向

上に資して行こうという、極めて妥当な目的を持つた法律案だと思うのであります。が、実際これを運用して行く場合については、多数の個人を相手にして、

とは困難であろうと、かように思うことがあります。精神病又は傳染性の疾病にかかるつておるかどうかということにつきましても、その他通訳案内業者と

しての貴重の「向」といふべきから申しても、なか／＼十分には行きがねるのではないか。そういう場合に、政府委員からの御答弁の中にありましたように、現在通訳案内業者につきまして

は協会が作らねておるようあります
が、これは現在のような自由営業の機
会における一つの協会でありますから、
この法律案が実施されました場合にお
いて、この種通訳案業者の協会によ

程度責任を持たずといふ方が、行政監督上からいつても妥当な方法ではなかろうか、かように思うのであります。この法律案の中には、通訳案内係

者の團體の結成等については何ら触れておられないようですが、協会の行爲等をこの法律で或る程度規定するというふうな点について御研究をされましたがどうか。又この種協会をこの法律施行後更に存置する或いは新設するというような場合に、協会の性格をどういうふうに持つて行こうとお考えになつておるか。こういうふうな点も伺つておきたいと思うのであります。

○政府委員(芥川治君) 只今の御質問誠に御尤もでござりまするが、この法案を作りますまでの間には、実はまだそこまで十分な検討は遡けておらないのでありまするが、日本観光通訳協会を法規的に云々するというところまでそのものが、先程から申しまするようは、つまり考えておらないのでありまするが、この日本観光通訳協会の実体にて、殆んど一流の通訳案内業の人はこれに全部入つておりますので、むしろこの日本観光通訳協会を、運輸省といたしましても十分助長してやつて行きたいというふうには考えておるのであります。従つて將來講習会をこれによつて催すとか、いろいろな方法によつて、助長して指導して行くという面につきましては十分考えておるのであります。

○小野哲君 実は私がこゝへいらっしゃったのは、政府委員の御説明の中で、先程丹羽委員の御質問に対する御答弁でありましたのが、報酬等については協会で協定をするとかなんとかそういうふうなお話があつたようではありますか、而もこの通訳案内業といふのは一つの免許事業になりますので、

免許事業の報酬をこの種團体の認定料金でいい、言い換れば自由に委しておくということは、果して如何なものであるうか。免許事業の料金であるならば、或る程度法律の免許の下にこれを取扱つて行くということにしませんと、やや行き過ぎた点が起りはしないとか。従つてこの料金を制定することを通訳協会等の團体にお委せになると、ことになりますと、この協会の権限とかあるいは組織等についても、何か法律の上でお定めになる必要が起るのでなかろうか。更に又通訳案内業者が今後この免許を受けたは後においての行動について、協会にお委せになるという事になるならば、この点についてもその行動の如何が、この法律によつて、或いは免許事業の取消とか或是停止といふような重大な影響を及ぼすことになりますので、やはりこの点についても何らかの検討を加えておくことが必要じやなかろうか。それについては、この法律に伴う施行規則をお作りになると思うのですが、そういうふうなところでお考えになつておられるが。今の自由業者を免許事業にされると、いうことと相俟つての團体の取扱をどうするか。若し團体に或る程度運用を委せるという場合においては、全然法律から離れた自由な立場でこれに責任を持たせるということは、少し行き過ぎじやなかろうか。こういふうな感じがいたしまつて、御研究になつておられるならば、この点についての御所見を承つておきたいと思います。

899

光小委員会でもう少し具体的に練る方針でござるが、この法律を改定したい、というふうの改正案にこの法律をしておきたい、といふのが上と、物質に影響のある運賃等は一切上もかくせず、又、何事もつけ加えながら今までの状況では、去年は三百

数十億というような大きな赤字を出しております。これは殊に國家の物價政策或いは経済政策、社会政策の影響によるところが大きいのであります。多額の政府補給金を貰つて漸く汁棊を合せておるような状態でありますから、一舉に独立採算を持つて行くということは、これは非常にむずかしい問題だと思うであります。従つて今度の予算といたしましては、一通りは健全、独立採算の予算を立てられておるようでありますけれども、その中身を拜見いたしますと、非常に無理がかかるつておると考えるのであります。殊に貨物運賃の方は値上げをしない。旅客運賃だけで行こう。而も経費の方をうんと節約しなければ、その辻撋は合わない、ということから、経済九原則実行のための経済政策的乃至社会政策的の負担というものが、旅客の方と、利用者のうちの旅客だけ、それから鉄道経営自体即ち鉄道の從業員が多分にこれを負担するという立場になりますのであります。そういう利用者とそれから利用者に対しても、旅客の運賃値上げ、それから經營者は從業員に對しましては、經營の合理化という名前之下に、強力な節約を励行させるというような結果になつておるのであります。即ち経済政策的な犠牲といふものを庶客、それから鉄道從業員といふものにかぶせてしまつて、そういうような結果になつておるということが考えられるのであります。日本國有鉄道としたしましては、独立採算を確立することがこの際是非必要でありますけれども、併しながらその内容を健全なものにして確立するということは、今まで到底できない。従つて本当に健全

ソド、コストに当る部分というものが負担力によつて按配される、負担力によって分担されると、いうような行き方で行くべきものだと考えるのであります。そういう合理的な運賃体系を立てるべきであるという見地から、今度の運賃改正案を拝見いたしましたと、いうふれあはれい金を算出する所であります。適正原價といふものは、まだ発見は相当困難のようであります。が、一應の原價はこの頂きました配付資料によりまして出ておるようになりますが、原價によりますと、あります。去年の第二四半期七月から九月まであります。黒字を出しておりますものは定期外の旅客だけであります。これだけが收入の方が支出よりも多い。

一・三二といふ数字が算きました資料の中に出でておりますが、それ以外のものは、すべてこれは赤字になつております。定期のごときは、二六原價に対する收入が僅かに四分の一しか入つてない。それから手荷物につきましては、やはり四分の一の一・二六、郵便のこととは約半分の一・四七、それから貨物は小口扱も車扱もどちらも一・四三ずつ、又自動車、船舶も旅客も貨物も一切がひとし赤字であります。即ち貨物は小口扱も車扱もどちらも一割以上余計の收入を挙げております。結局國鉄全体の赤字は三百億円におきましても償つておる。原價に対して三割以上の余計の收入を挙げております。ところが今度の改正案で参ります。

ますと、やはりこの定期外旅客といふものが一番主なる負担者となるのであります。六割の引上げの結果は、もう一つの第七表の方で拜見いたしますと、定期外旅客の原價に対する收入の割合は一倍七分・厘八毛ということになります。六割の引上げの結果は、も定期の方が漸く一・五九、手小荷物が一・五〇、郵便は一・六一、小口扱が一・五六、車扱が一・五〇、貨物運賃が一・五七とも變らないのに原價に対する收入の割合が去年よりもよくなつて来ておりますのは、これは國鉄の經營合理化の反映たと思うのですが、○・五〇と。さうところになつて来ておるようだあります。自動車その他汽船も連絡船關係も一切赤字であります。唯一の黒字はやはり定期外の旅客とだけなのであります。定期外の旅客とのものが一切赤字であります。それで独立核算になるとしていることは合理的な運営体系から言ひますと、甚だ滑稽な健全なものだと言わなければならぬと思いまして。

地から申しますと、余裕輸送力を利用するという見地から、いわゆる追加的運輸を獲得するために、割引運賃を行なうというようなことが、営業政策的な面であります。前引運賃的なものになつて出て参りますが、経済開発的の貨物たどか、物價政策的の貨物運賃を低く置く、或いは通勤者や通学者の定期券の運賃といったようなものを安く置こうというような、社会政策的な運賃というようなものは、これは勿論國有鉄道の独立採算の範囲内におきまして、或る程度は実行できるところであります。併しながら現在見ますよな一切合切が定期外旅客が負担するというようなこういう状態は、その限界を逸脱したものだと思うのでござります。一應各種の輸送物がコストを償うということがこれは望ましいのですますが、必ずしもそれはいかないのがこれが各國とも実情であります。併しながら日本におきましては最近までの状況では、競争という事情から、交通機関の競争という事情から運賃政策を左右されるといつたような面が少いという点が大変日本の中鉄道の特徴だと思うのですが、ますが、そういうわけでは独立の威力といふのを發揮いたしまして、定期外旅客にのみ極度の負担を掛けるというようなことは、健全なる運賃政策とは言ひ難いと思うのであります。簡単に申しますと何人と雖も百分のコストを他人に拂わせようとしたいことは、これはやはり民主主義の大原則であるべきだと思います。利用によつて直接利益を受ける者が、そのコストに従つて拂うといふことは、これは民主主義の原則でありまして、他の運賃、他の汽車賃は誰かが拂つて呉れ、この貨物の運賃

は俺が拂えないから誰かが拂つて呉れといふような態度は、これは非常に民主主義の原則に、反するものだと思うのです。そういう面から言いましても、できるだけ各種の輸送物が、それ／＼のコストを償なうというような運賃が決められるべきものだと考えます。それから米國の例などから申しますと、原價論から言いますと、人件費なども非常に上つて来ておりまして、経営が苦しくなつて来ておるようですが、貨物運賃は、すでに六回も小刻みでありますし、特殊に人件費なども非常に上つて来ておりまして、四割五分程度、六回程に小刻みの値上げをしておるような状況であります。一昨年、四十七年の実績といふものは、貨物では十二億ドル程かけておる。十二億五千万ドル程かけて、旅客で以て四億五千万ドル程の損失をしておるのであります。これは丁度日本における正反対の状況なのですが、日本のようないい旅館だけ非常に沢山儲けて、貨物の方でひどく損をしておるといったような鉄道は、世界にも又珍らしいことではないかと見えます。アメリカがなぜ旅客運賃で以て損するかということは、これは競争が激烈だからなのであります。鉄道の旅客運賃の方を物價に従つて上げよう、原價に従つて上げようとしたとしても、却つて個人乗用車の方に皆行つてしまふといふような結果になります。競争の事情から、これは上げることができないであります。ところが日本の事情

におきましては、全くそりいら旅客面におきましては、殊に独立性が強烈であります。但しそれを一挙に持つて行くと、物の赤字を、郵便物の輸送の赤字まで、旅客が償う。それも定期外旅客と、それが債務と、いうようないいと、アメリカの鉄道も最近戦争後は又経営状況が、経費が上りますし、殊に人件費なども非常に上つて来ておりまして、経営が苦しくなつて来ておるようですが、貨物運賃は、すでに六回も小刻みでありますし、値上げをいたしまして、戦争の初めの状態に比べまして、四割五分程度、六回程に小刻みの値上げをしておるような状況であります。勿論日本のよくな国情におきましては、今までの國有鉄道の沿革をつと見ましても、旅客收入の方が常に貨物收入を上廻つておるという傾向にあります。勿論日本のように國情におきましては、今までの國有鉄道の沿革をつと見ましても、旅客收入の方が常に貨物收入を上廻つておるという傾向にあります。勿論日本のように國情におきましては、今までの國有鉄道の沿革をつと見ましても、旅客收入の方が常に貨物收入を上廻つておるという傾向にあります。

尤も近頃は定期券といふもの、一般に通勤定期といふものは官廳以外におきましたよな状況と、その傾向は今までよりも、もうようなことになつておるのと、止むを得ないと思しますが、現在までの状況と、それから今度の案に現われましたよな状況と、それは相違するといふのであります。やはりですから貨物運賃の引上げと、いうことが、或る程度行なわれて、旅客運賃の引上げと、いうものが、或る程度緩和されるといふことが望ましい。殊に旅客運賃のうちでも定期券の運賃は、これは原價に見合いまして余りにも償つておりません。何人も自分にかかるコストは自分が拂べべきだ。誰かに拂わせるべきものではないといふ見地から言いますと、どうぞ定期券運賃も当然値上げすべきものだと考えます。一ヶ月定期の外三ヶ月、六ヶ月の廢止といふようなことで、以て、四十八億円と、いつたような厖大なこの増収が上るということは、これはあるのでありますから、鉄道の旅客運賃の方を物價に従つて上げよう、原價に従つて上げようとしたとしても、

收入の効果は華らない。徒然に個人の利益になりまして、それは儲かつたものとして何かに消費されるというような傾向になるものであります。それで、そういうことから見ましても、そういうことから見ましても、それが債務と、いうものが債務と、いうことは余り策を得たものではないと考えるのであります。又貨物運賃の引上げが必要であると、いふことは、鉄道経済自身としてコストの半分に達するか達しないかと、いふことのみならぬことは、余り策を得たものではないと考えるのであります。又貨物運賃の引上げが必要であると、いふことは、鉄道経済自身としてコストの半分に達するか達しないかと、いふことのみならぬことは、余り策を得たものではないと考えるのであります。又貨物運賃の引上げに止める。定期券は三ヶ月定期程度の引上げに止める。定期券は三ヶ月定期程度を残すといつたよ

うな修正案が新聞に両院のいずれかの案であつたようであります。しかし私が通つたようなものが通れば誠に結構だと、外國の市場において競争するといふことを基礎として、その上に成立しません。但し私も決して今度の運賃は三ヶ月定期の引上げに止める。定期券は三ヶ月定期程度の引上げに止める。定期券は三ヶ月定期程度を残すといつたよ

うな修正案が新聞に両院のいずれかの案であつたようであります。しかし私が通つたようなものが通れば誠に結構だと、外國の市場において競争するといふことを基礎として、その上に成立しません。但し私も決して今度の運賃は三ヶ月定期の引上げに止める。定期券は三ヶ月定期程度の引上げに止める。定期券は三ヶ月定期程度を残すといつたよ

いふ國鐵を、いろいろ、非難し非議する。いつたような声は左として旅客の面が右超つておると、じうような方面から見ましても、國鐵は今度の旅客運賃領上げに与ひまして、文部省たる非難の対象となると、しうことがはつきりいたしておりますので、非常に主張が強いのであります。しかし、併しながら、旅客の中で定期外旅客と言われる者が一切合切、鉄道の赤字を背負い込んでおるのだというようなことをこの際もつと國會方面においで、はつきり國民に知らせるということが望ましいのであります。尙國民の声がそれでも止むを得ないといふことであるならば、この運賃の定期外旅客が高い唯一の黒字を負担して行くということにも、又民士的に承認されるということになるのであります。この事実を余りはつきりさせないでそのまま定期外旅客の六割以上げといふようなことで國鐵の独立採算を強行するといふようなことは、國民と國鐵との関係を悪化するものであります。決して國鐵のために、國民のためにも望ましいことではないと考えるのであります。学生定期のごときは今、引上げは事実上非常に氣の毒な面が多い。ようであります。が、併し現在のものは余りにも不均衡である。学生の中でも蘿草を喫したり、コーヒーを飲んだり、映画に行つたり、食物や服裝というようなものに相当金をかけておる者もあるのであります。学生定期のみ下等に安くしておるということは、これらの学生に満足或いは贅沢をさせる結果になるのであります。学生定期も相当引上げ

う者に対しても学生定期に対する特例を開く、例えば葉書は悪いかも知れませんが、貧困証明書といったものを出すことによってそれらの本当に困っている人を吸つたりヨーヒーを飲んだりできないというような学生に対する対応は学生定期の中に特に特別の割引制度を考えるというようなことを考える。それまでは今度は輸送の時期とも言ふべきである。結局近い将来における完全な國鉄の健全財政を確立する時といふものに目安を置きまして、そのときに本当に合理的な運賃体系を作らないかと考えます。そこでその本当の意味の合理的な運賃体系を立てられましたときには、貨物運賃というものがもつとコストを償うように引上げられる。そのときには現在の今度の非常に高くなりますところの旅客運賃の方は引下げるというような方法を講じて合理的な運賃負担に戻すべきではないかと考えるのであります。

す。大臣のお話の中にもあつたのであります。一般的物價の上昇率と運賃の上昇率とを比較して考えて見ますと、一般物價が今日百九十倍以上、或いは二百倍ぐらいにもなつておると思います。然るに鐵道運賃は國鉄の場合は五十倍、私共の私鉄の場合は六十四、五倍だと思つております。非常に低い状態に置かれてあるのであります。又物價の中に占めております運賃の割合を考えましても、頗難いたしました表の中にもあつたと思ひますが、貨物運賃の割合はどうもの昭和十一年が四・六%、二十四年が二・六%という状態であったと思ひます。これは百円の品物のうち三円六十銭が運賃であるといふ意味であります。これは物の値段の方にも大きく影響があるとは私共は考えません。況んや昭和十一年に比較いたしまして概ね大割ぐらい低くなつておる今日においては尙更そういうことを私は考えております。

して本当に低廉であるとじうことは、私が申すまでもなく世間一般にさようになります。

今回の國鉄の運賃の改正は特に貨物運賃について見まするということ、コストを割つておることは事實でありますし、独立採算制とすることを考えましたならば、大体独立採算制と申しますのは、貨物であろうが、旅客であろうが、いずれもコストを割らないことが独立採算制なのでありますして、貨物は上げても、旅客は割らなくともいいという理屈はないのでありますて、貨物のごときは当然改正せられるものと私は考えます。コストに対する貨物の運賃と旅客の運賃が同じ條件下にあるといたしましたならばその料金の値にいざれを増額すべきかという問題が起きたとしまするならば、私は旅客の運賃は改正してもらいたいと考えます。貨物の運賃は上りましても、貨物といふものは輸送を差控えることには參らんと思うのであります。けれども旅客の運賃はこれは我々の生活費の一部であげまして、他の消費を節約するという手があるのありますて、そういう意味からも、若し同じ條件にあるとするならば、旅客の運賃は改正しなければならない必要があるとするならば、改正しても仕方がないと、私は考えておりまます。最前も申しましたように、運賃が非常に低廉であつて、むしろ運賃が上ることによって他の物價が上るということよりも、他の物價が上つて後から運賃がこのへつて歩いて行くのが、今日の実情だと私は考えます。從つて貨物は当然上げて然るべきものと私は考えますが、旅客の運賃も亦先程

もお話をありましたように、いずれも頗る低廉な料金でありまして、定期のごとき、我々私鉄の現状から考えましても、普通料金の二割乃至三割といふのが平均じての我々の手取りになつております。こうして実状にある運賃は、いつかは改正せられなければなりませんが、問題であると、私は考えます。が、特に健全財政を「均衡財政」といふのは、又は独立採算制を採らなければならぬといふ今日にあつては、当然物價と運賃との正確な「正しく」判断をして頂いて、この是正は当然せらるべきものと、私は考えております。昨年の七月に運賃が改正せられましたようすときに、私は調べた記憶があるのであります。そこで、この数字は持ち合しておられます。が、運賃の改正が物價に影はしながら、運賃の騰貴といふことより、いかということを、東京急行におりましたときに、私は調査した記憶があるのであります。が、當時日銀の統計資料を見たのであります。むしろ運賃の改正による物價の騰貴といふことより、通貨の発行高の影響の方が頗る大きいこと、物價に占める割合が頗る低位であること、それから生産費に占める割合が頗る低位にあることなどあります。が、交通費の割合が頗る低位にあることから、交通費の割合が頗る低位にあることは、尚これを負担する力があるといたしまして、それを負担する力があることを、証明しておると想ひます。が、あります。が、特に又今回の旅客運賃の改正が私共私鉄業者、特に私共並行線にあります關係から、特に関心が持たれるのであります。が、あります。が、國鉄と我々私鉄との要綱を熟見いたしますと、比較的乗客の多い区間に對しては非常に短距離離であります。が、國鉄と我々私鉄との關係においては、非常に調節が行われ

率改正案について論議するのは、ただ形式を整えるに過ぎないと思うのであります。殊に財政法第三條の特例を実施した趣意から、或いは経過から考慮して見ましても、今回の措置は誠に残念であるに堪えないのであります。價格政策の一見地から貨物運賃を据置きとしたことは、余りにも安易な機械的な措置であると考えるのであります。輸入補給金があり、國內價格調整費あり、貨物運賃の据置きによる一種の補給金があるわけであります。これらの調整費は継合的に、合理的にそして調整処理されべきものであると信ずるものであります。國有鉄道の独立採算制を確立するという美名の下に、旅客運賃の値上げを行しながら、價格政策の立場から貨物運賃を据置きしたというのは、矛盾であると考えるのであります。貨物運賃に政策運賃が許されるならば、定期旅客運賃についても政策運賃が或る程度許されて然るべきであると思われます。従つて最も利用度が多いと思われる三ヶ月定期券の倍率を緩和するという措置が、考えられて然るべきだと思いますが、運賃を引上げる以上、経営の合理化を図り、経費の節減、運賃收入減少を食い止めるという政策を探ることは、当然のことと思いますが、國鉄の場合、支出の最大部面を占める石炭の合理的な使用、更に最も問題になる無賃乗車券の整理をして、運賃収入減少を食い止める措置が講ぜられて然るべきだと思います。無賃乗車券の発行枚数は新聞の傳えますところによりますと、これは長短各種あると思しますが、二百二十万枚に上ると傳えられておりますが、この数はどう考えて見ておりましたが、これが長短各種あると思いま

私鉄で経営費の節約を行な際に、バスの発行を千枚整理しましたところ、年間二百萬円の浪費的な利益があつたと言われております。今この例で考えて見ますと、若しも前記の二百二十万枚の半分を整理することができれば凡そ十億円の金が浮いて来る勘定になるのです。

〔理事 丹羽五郎君 退席、委員長着席〕

更にもう一つ申上げなきやならないのは、國鉄從業員に対しても無賃の乗車券が発行されておりますが、これを利用して私鉄にも無賃で乗車しておるよう見受けられるのであります。その代りというのではありますまいけれども、私鉄の從業員が同じく私鉄の発行しておる無賃乗車券によつて國鉄を無賃で利用しておるといふような事実があるようであります。若しそういうことがあるとすれば我々としては甚だ理解に苦しむ措置のように思われるのであります。

結論として申上げたいことは、價格政策を維持するという建前から、貨物運賃を機械的に、一律的に据置きとした措置は決して合理的な措置とは言ひ得ないと思うのであります。貨物運賃を据置き代りに、そのよつて生ずる赤字を補填するために旅客運賃の引上げをされる。更に定期運賃までも引上げるということを考えますならば、定期運賃の割引率が非常に高いといふことは必ずしも争を得たものではなく、この際としてはやはり六ヶ月定期を廃止しても三ヶ月定期に対しては運

質の引上げ倍率を緩和する措置を講ずることが必要のように思うのであります。簡単でありますがこれで終ります。

○委員長(板谷順助君) 高瀬さんお願ひいたします。

○廣人(高瀬千波君) 前に申されましたが方との重複いたしますので、できるだけ簡単に申上げます。

この度國有鉄道の独立採算制を確立するために運賃の引上げを実行することになりましたが、独立採算制を先ず経費の面において四百億円を節減し收入の面において運賃値上げによつて二百三十億円を抽出するという計算であります。これにつきましては経費節減の内容を検討するとかいろいろの問題があると思いますけれども、一應とく一千三百三十億円の旅客収入とりうちのを前提として申上げます。申しますともなく運賃といふものはコストの一部をなし、又生計費の一部をなすものでありますからして、できるだけこれを低くしたいということは当然であります。止むを得ない事情によりましてこれを引上げざるを得ないといたましても、できるだけ運賃以外の収入によつてカバーすることができるよう努めまして、運賃の値上げは低くして頂きたいと思います。その収入増加といたことは只今福良さんから申上げましたところの無賃バスの整理ということ、これが非常に大きな要素をなすものではないかと思ひます。恐らくこのバスの整理ということは世論であると思いますけれども、それがなぜ実行できなかつたのか実は不思議に思ひ次第であります。この際一般の旅客運賃、殊に定期の運賃の引上げをされます實際に想

い切つてその方面の整理を断行して貢献したいということを申上げたいと思ひます。それから尙このバスの整理がいろいろな關係からできないといたしましても國有鉄道の独立採算制を實現するといふ意味から申しますと、國鐵自身の必要に基かないで別に無賃バスを出しておるといふ例が沢山ございます。例えば國会議員の方々は無賃のバスを持つております。これは先ず止むを得ないといたしましても、その分は國鐵が負担するのは筋が合わないといふことであります。これは既に相手に相当する分は一般会計から國鐵の方に繰入れるという措置を探るのが当然であると思います。例えば進駐軍の運輸の費用はこれは終戦処理費から出します。同様にやはりそういう措置を会計制度の上において確立するといふことは必要であると思ひます。金額においては大きくないかも知れませんが、これは是非実行すべきことであると思ひます。

ができるだけ軽減する措置が必要であると思うわけであります。御承知のようにこの定期の運賃を会社の負担にしておるのが、恐らく全額負担しておるのが五割くらいあると思います。その他一部負担も加えまして八割くらい会社が負担しておると思います。こと自身がいいかどうかということは疑問でありますけれども、すでにそういう慣習になつておる。これを今二倍半に値上げになると会社自身にとつて負担が増加することになることは言うまでもありません。それから生計費の方が、会社自身が負担しない場合には生計費に相当響く。それも現在のようにこういう住居の不足の状態でありますと、どうしても遠距離から通勤勤務しなければならん者が相当ありますけれども、その者に対しては非常に不公平になるわけであります。どうしてか定期のいわゆる六三制の廃止ということは考えものであると思ひます。長期の間も期間の定期を出します場合にはどうしても運賃の前取りをするわけになりますから、金利に相当する分はこれを引くのが当然であります。又長期の間には利用しない日も相当できるかも知れません。それを考慮する必要もある。

然六三綱といふものは維持すべきものであると思います。ただ從來のようになりますが、いかにしき問題でありますから向これは細かいことになりますけれども、今定期会社で負担しておる場合に大体月二百五十円、半歳千五百円まではこれは実費弁償といふような形で税がかかつておらないわけです。これは所得税がかかつておらん。これを運賃が引上げられる場合には、当然相当程度引上げるべきであると思う。やはり現在の経済秩序といふものが、この物價と生計費とを根據としておる以上、これに対しまして、そう急激な変化を加えるということはよくないと考える次第であります。先程細野さんがおつしやいましたが、この際根本的の改革といふようなことは、理論的にはよろしいけれども、実行は困難であるとするならばできるだけ変化の急激でないような処置を講じて欲しいということを申上げたいと思ひます。尚將來の問題としましては、どうしても國鉄の経営を更に一層ビジネス化を促進することによつて経費の簡減を図ることを希望として先生にお願い申上げたいと思うのであります。

○委員長(板谷順助君) 福良さんのと
き私はちよつと中座いたしておりますし
たが、あなたの御発言中に通常予算が
すでに決まつておる。單にこの会議は
形式でないかというようなお話をあつ
たそうであります。御承知の通りそ
れは通常予算においては、旅客運賃を
大幅上げるということで大体編成され
ております。併し運輸当局もですね、
国会の権限において公正なるその修正
と言ひますか、それは一向差支ないと
いうような見地から、今この委員会は
予備費金であるけれども併しながらあ
なた方の御意見、即ち民間におけると
ころの輿論を廣く承わりまして適当に
この委員会において考慮する。場合に
よつては關係方面にできるだけの折衝
をしたい。こういうようの方針でありま
すから従つてどうぞ御意見のあると
ころは、率直に忌憚なく必ずしも形式上
に追われるというような考えは持つて
おりませんからどうぞそのおつもりで
一つ御発言願いたいと思ひます。
お次は野村君お願いいたします。

現状でありますので、合理的な運賃体系に復することは國鉄の經營上も極めて必要であると感じておりますが、今日は物價政策上、その適当な時期でないことを遺憾に思ふ次第であります。」
「こう、うような言葉が述べられておるのを一つ引用したいと思います。それからもう一つ直接これは私は見たことはございませんが、運輸大臣がこの荷物の引上げといふようなことになります上において、物價の上に超るものには極く僅少である。その割合は、〇・七七である。極めて微細なものであるところ、いふことを或る國会の委員会が、本会かどうか知りませんが、そこで御説明になつたと、いふことを承つておるのでござります。そこで今日の問題になりますことは、旅客運賃の引上げということにおきましては非常な不當なことは、前にこの皆様からお述べになつたことであつて、貨物運賃は今日どうしても上げなければならんといふよう御議論に承つております。ただ單にそれが物價の政策上という立場に止まつておるのでござります。この点につきまして私共は物價の政策をこのままにして置くことが直ぐに物價の上に行くか行かんかと先程細野先生からもこの問題はありましたがあつたが少しございますけれども、鐵道の運賃をこのままにして置くことが直ぐに物價の上に行かなければなりません。私はこの点については物價政策の上において、運賃というものは別の方法でいうことを承つたのであります。が、今日は行かなければならない。物價の

政策上にやつておいでになる上におきましては、いろいろな面において、補給金ができる、又いろいろな面でなるとあります。更にこれを運賃でやるということは非常な不公平をそこに画すのであります。物價政策で必要であるのならば、これはその物價を是正しなければならん。適正にしなければならんという理由がありますが、製鐵のとき、石炭のことき、すべてあらゆる点において補給金が必要としておる。この必要に基いて、貨物運賃は運賃と採算、運賃……採算運賃と殊に鉄道の独立採算によりましてカバしてすべきものはさせるという一本でやつて貢うのがらしいのではないかとうことを切に思つてあります。これは外でもございませんが、鉄道の運賃とどうものと、單に世上で傳をられておりますところの運賃といふものになりますと、これは公平に決められた運賃だといふふうに世間では普通に見えておる。又それを活用されておるのであります。今日の國鉄の運賃といふのは、これは政策運賃であるといふことは一方としては分るのであります。もう一つは外の面では、汽船の面におきましても、船團運賃会の面におきましても、これはもう政策の運賃である。こう二つ、そこで旅客の方は別にいたしまして、貨物運賃といふことになりまして、公正なる採算運賃といふもので決められておりますのは、私共経営をいたしました機帆船の運賃と、その運賃の額を申しますれば、汽船におきましては約半分以下である。國鉄におきましては専更である。これ

は皆政策運賃で決められておるため、我々機帆船の会社を経営する上において非常なるものはや倒産的な障害を受けおるのが現状でござります。公正なるデモ・クラティーの下におきまして、こういうことがどうあるかということを観るために、どうしてみても鉄道は今度の機会において公正なる運賃、全体で參りませんでもカバーするだけの運賃を取つて貰うということをやつて頂きたいと思うのでござります。そこで何がそういうことにしてかかると、いろいろ議論が出ましたが、一人の旅客を一キロメートー選ぶに要する原価としては、現在は僅かに四十七銭六厘といふことに聞いております。五月一日からこの原價計算によりまして、人頭三分も上回つて八十七銭三厘といふようなことに相成つておるよう聞いております。ところがこれを貨物の方で見ますと、「一キロ運ぶに必要な原價計算が一トンキロと申しますのでないが、一円六十八銭くらいに一トンが相成つておるのであります。現行の貨物運賃が一円十六銭くらいにしかつていません。即ち当然二倍三分になるというふうなことに相成るのでござりますが、この一円十六銭というものは荷物一トンであります。人間があの定期のラッシュニアワトの時期に追い詰められて行つておる人一人の一キロ当りが八十七銭三厘ということであり、荷物一トンと申しますればリンク箱にしますと二十個であります。それが一円十六銭ということになつておる。如何に見てても似は分ることと存するの

でござります。この点に十分の御理解をお願いいたしまして、この今日の不合理的なもので、独立採算制という美名の下に運賃は一部棚上げして置いておき合つておる旅客でカバーして行くことによって、その政策においてお立ちく者は自立して輸送業をやつておられる者が自然的に泣く。國鉄は民衆を圧迫するというような結果を今日は來おるという実情を十分御認識頂きまして、今度の改正案につきましては是非共貨物の方の運賃を適正に是正せられたいと存思ひます。

ンばかり石炭を使われるのをございます。そうするといふと約四十億どひうちものが價格差額給で運営會の經理行つておる。こういふことになります。今政府の方の赤字で五十五億と二年四年度に相成つております。これに合せますれば依然として百億、これを同じようなケースにいたしましたならば、貨物運賃に対してはやはり六七百円の補償をしておると同じような結果になる。この二つのものを合せまして私共は鉄道といふ、鋼船といふ、國家のレートと戰わなければならんといふような結果になつております。今日非常な経済界の圧縮と申しましようか。非常に悪い現象になりまして、一般物資は減りつつあります。國鐵の輸送力は非常にこれから殖えて參つております。若しこれで以て國鐵の方ですべての問題を取上げて、非常に安い運賃で行かれるというと、國內におけるこの海岸の荷物が國鐵に吸収されるというようなことに相成つて、現に今まで國鐵が使われておるところの石炭はこういう現状になりました四月の一日前から陸上の方へ轉換されたという事実が七万トンばかりござります。今その外のものも陸上轉換といふふうなことをそれぞの企画において計画されておるのであります。こういふ計画は畢竟ずるに國鐵といふ、汽船の面といふ、運賃が、政策運賃の安いものをそれらの一つの率としているというために荷主の側におかれましてもそれら採算的に安く行つておるが、安く行くのを選ばれるという生産な自立できない上

うな現象に相成つておるのが今日の現状でござります。かかるが故に然らば一般には知れ渡つて行かなく、力の上においては少しあんな感じがされておつて來たつたのですが、日本の海上輸送における輸送力の約半分はこの機帆船が持つて経営をしておるというのが今日まで現われておる事実であります。今後ともにもこの事実において仕事をして参る、来ておるような信勢でございます。そこで全体から申しますと、一億一千トンを國鉄で運ぶということになつておりますが、そのうち國鉄の方はキロトンによりますのが、一億一千トンが二十四年度の計画のようですが、併しこれは國鉄の方はキロトンが割合に少い汽船なり、機帆船の方面から參りますすると、約七十万トンぐらいが國鉄と同じようないキロトンに直すといふようなキロトンになつておるのであります。その七千トンのうち約四千五、六百トンは機帆船で輸送しておる。そしてこれに從事しておるの十三万人ばかり從事しておる、これがこの不均衡な運賃政策において今日非常な窮地に逼ひ込まれておるといふ点を深く御考慮に入れて下さいまして、今日の機会に是非とも國鉄の貨物運賃はフルにとは申しませんが、適当の度合まで我々の均衡の取れる程度までは正せられんことを私は切に希望したいと存じます。一言お詫びを申上げます。

かりではなく、総同盟いわゆる中立といわれるところの労働者が挙げて反対した予算が通過したあとにおいて、この問題を論ずることは若干矛盾を感じるものでありますけれども、時局の重要性に鑑みまして二、三の点を強調いたしまして全面的に反対の意を表明したいと思います。

を見てみても私は分ることと存するの

下

立採算制の美名の下にこれを翻案しよ

うとしておる。こういう行き方に對しては、我々は徹底的に反対せざるを得ないと思うのであります。殊に我々労働者側いたしまして、重要な考えますことは、この旅客運賃の引上げ、あるいは小口の手荷物、そういうものの引上げが郵便料金引上げと共に、今回の國会提出されようとしておるところの労働法規の改悪を實質的に裏付けんとするところの意図があるという点を我々は考えるのであります。それは皆さんも御承知の通りに経済九原則を現在の内閣が一方的に労働大衆の犠牲によつて强行しようとしておる、その結果が、現在日本におけるところの全産業に対する被縫の姿になつて現われて來ておる。工場を潰し、労働者は限りなく首を切られて街頭に放り出されておる。そうして現在雇用されているところの労働者に対しましても、予算云々ということを資本家は口実にいたしまして、働いた賃金すらも拂おうとはしないのです。これが今全國的に起きているところの労働者に対する資金の選配欠配、この問題であります。而も戦争によつて最悪性を蒙つておるのは労働大衆である。勤労大衆である。その人達は家を焼かれ、看のみ看のままで、遠くの聊かの縁辺を頼つて、遠隔の地から、それ／＼の働く場所に通勤せざるを得ない状態に未だに追いつめられておる。これに対する住宅の問題に對して、何ら積極的なるところの方策も講ぜずして、而も働いて尚その賃金が國家予算云々ということを口实にして支拂われない。こういう状態に置かれているところの労働者が、ここで再び通勤費を倍額に近いところの高額に引上げられる場合において

は、どのような結果を生ずるか、如何に國家の産業の発展を願い、工場において、或いは事務所において、それぞれの責任を果さうとしても、貨金は支拂われない。通勤費はます／＼引上げられ、従つて工場あるいはその他の仕事場に行こうとしても、行けないような状態が生ずるという危険性が多分にある。その場合において資本家は如何なる態度をとつて労働者に向つて来るか、それは言うまでもなく、石炭の労働者の方に現在現われておりますように、三日或いは五日欠勤したといふことによつて、首切りの対象になる。就業規則違反という名目を以て、一銭の退職手当も支給せずに労働者を思うがままに首を切ることができると、結果を招來することは明らかなんあります。而も労働者が何年か非常に苦しむ間にから賃金の一部として確実にしたところの通勤費会社側負担といふ条件すらも、すでに國有鉄道の運賃が引き上げられるという案が発表されるや、資本家はこれを会社において文書提出したところの通勤費会社側負担といふに破棄しておる。こういう状態も全國的に現われているのであります。而も労働法規の改悪の中に含まれていて、これらの組合事務者に対するところの金を、全面的に組合が負担せよとし問題は、全國的な單一的な労働組合を分裂させよう、弱化させようとすると、旅客運賃等と同様に高額引上げるものとの物價はます／＼高騰しつゝある。而も小口の郵便手荷物、或いは貨物等の輸送の問題について、やはりその他の単位組合の自主性という問題もあり、非常に関連があるということであります。労働者は賃金の権利が抑えられ、西

ことは、労働組合の財政を根本的に破壊せしむる方向に持つて行つてはいる。こういうことを考えて見ましても、敗戦後における日本の民主化が、労働組合の健全なる発達の上においてのみこれが達成されると言われているポツダム宣言、或いは極東十六原則を否定するという、そういう労働法規改悪と一体の姿をとつて我々に対してもこれを強行せられようとしている、こういう行き方に對しましては、我々は全面的に反対せざるを得ないと思ふのであります。而もこれは、学生の問題についてはあとの方が申されると思ひます。が、授業料の引上げ、学生生活の破綻、こういうものとも連関して、教育の問題においても重大なる支障が当然起きて来る。而もこのような重大な問題を廣く民間の意見を徵するとは言ひながら、本日ここに出席した数名の者は以てして、果して十分であるかどうかといふことについても、多分に私は疑惑を持たざるを得ない。従つて当局者にして廣く民間の意見を聽くといふ誠意が眞にあるならば、再び廣く民間の意見を聽く別な機会を作らるべきである。そういうことを合せて希望いたしましたして簡単に二、三申上げました。

は、この中に一つも國民の生活が、この値上げによつてどれだけの打撃を受けるか、その中には勿論学生も含まれるわけですが、そつたことについての大臣の意向といふもの、或いは関係当局が如何にこのことを考えてゐるか、ということについては一言も触れていないというところなんあります。昨日私、用がありましてこれを見ただけで他に頗った資料を十分に見ておらないのですが、そつた觀点がやはりあります。今までの値上げのことについて一貫して現われているのではないか、というふうに考へるであります。即ちここででも經濟九原則に従つてこの國鉄運賃の値上げのうち、特に物價に關係のある貨物の運賃は値上げをせずに、主に旅客の運賃の値上げ、或いは荷物でも手荷物、或いは小荷物關係のみを値上げしているといふやうなやり方の中に、經濟九原則と、いうものを名目として、或いはそれに従う独立採算制といふものによって言われてゐる通りの、貨物の輸送運賃が現在原價の四三%といふやうな低率を、主に一般國民の負担になつておる旅客運賃と定期券の値上げによつて晦つて行こうと、いうような方法として出て來ている。このことは國民の生活が如何に破壊されているか、それから更にこのことがどのくらい破壊するか、ということを少しも考慮しない措置だらうと、いうふうに考えられます。經濟の九原則と言ひ、又それが出来て來るところの日本經濟の自立、或いは日本の生產の復興と、いうことも、やはり國民の生活の安定、乃至は最低限の生活を保障するといふことが極めて大きな要素になつてゐるのでなければ

ならないと思ひますが、そういうたることは、これは國鉄の運賃のみではないに、現在の政府がこれを行おうとしている政府全体の政策として考慮されていないといふことを主に学生生活の面から述べさせて頂きたいと思ひます。

最初に現在の学生の生活が戰前の学生の生活とどれ程違つて來ておるかということのデータとして一つ挙げたのは、今年の二月に東京大学の厚生部が奨学生の実態調査をしたところの資料にあるのですが、昭和十三年ににおける学生生活の出費の面を見ますと、食費が三〇%，書籍を買う金が二五%，その他部屋代が約二〇%，交通費が六、七%，その他諸雜費という形になつておりますが、ところが現在の学生の出費の状態を見ますと、食費がすでに五三%，それから書籍費が僅かに入り、部屋代が約一八%くらいになつております。その他研究費、ノート代、それから交通費といふものがそれべく占めておりますが、交通費の前と今度との割合は大体同じくらいの割合になつております。この数字の問題でありますと、殆ど現在の学生生活における一ヶ月の総支出の三〇%の食費に比べて話にならないような状態の食事であります。即ち現在の東京大学の学生の例を取りまして、この五三%というものは決して十分に食事をするための食費を判定したというのではなくて、食事を抜くぐらしにしめて多量に上つておるという状態で、ながらも、尚且つ五三%の食費なしに

は満まされないという状態になつて來る。従つて部屋代とか電氣代、そういうようなもの、ノート代というものはどうしても必要な、生きるために必要なものでありますので、学生に取つては極めて重要な本代といふものが僅かに八%に削られて來ておる。而も現在の物價高による本の非常に高價なことを考えますと、昔の学生の二五%と八%という比率ではなしに、どれ程学問がしにくいか、どれ程学生の書架から本が失われて行つておるか、殆んど本を持たない学生さえも算出しておるという現状がはつきり示してゐると思います。その外研究費といふものが、昔はなかつたのが非常な勢いで積えて來ておるのは、現に教育予算が非常に削られておるため、理科学生の実験その他を使うプラス、その他の薬品は自分で買わなければならぬ。文科関係の学生においても、研究室にはそれくの備品というのはすでに何年間も新たに備えられるということがないために、みずからそれを買わなければならぬといふような苦境にあるために、このように逼迫した学生生活貴の中から、当然政府が負担すべき研究費までも学生が支拂わなければ知識というものが得られないという状態になつております。「これなんか学校側の調査した調査表によつて、こういつた数字が出ております。更に交通費の今度の値上げがどれ程学生に大きな打撃を與えるかという問題につきましては、現在全國の学生がこの値上げに対しては絶対反対の意向を表明しておりますのこと、それから更にその根柢として言わることは、先ず最初に國会の方から頂きました資料によります

と、生活費における運賃の占める比率が一・三%だというふうに了解しておりますが、若し一・三%としますと、例えば現在の、これは国民全体の平均率だと思いますが、一・三%だとすれば、一ヶ月に若し四百円の交通費を支拂つておる人間であれば、その人間の一ヶ月の給料というものは約三万円近くになるのですが、現在の國民生活において給料を貰つておる労働者や学生が三万円の生活費を自分が取つておるか、又支拂つておるかということについては極めて疑わしいと思います。更にこの交通費の問題でありますけれども、それは文部省の学徒厚生課の調査によりますと、現在の事実は昨年の十一月であります、昨年の十一月における文部省の学徒厚生課の調査によりますと、現在の大学学生の生活費といふものは平均にして四千八百円、そのうちの交通費は平均して四百円になつております。この数字は全生計費の八%に当つております。而もこれは値上げ以前において八%でありますから、今度旅客運賃の大割増上げ、それから定期券の六割増上げ、三ヶ月、六ヶ月の定期券による定期券の値上げは、学生にとっては二五倍の値上げになるのです。そうするとこの比率で換算いたしますと約三倍の値上げになる。そうするとこれが二掛ける八の一六%、学生の生計費の総額が上るわけではないので、これは当然学生の生活費のうちの一六%を交通費が占めるというような状態になつて来るわけであります。こういうふうな状態は極めて一般的な例であり

まして、例えばここで多くの学生が殆んど私と同じような状態にあるのではないかと思ひますので簡単に私の所を申上げますと、現在鶴見から通学しております。現在六ヶ月定期で九百十六円がかかりますと、現在鶴見から通学しておりまして、学生定期だけで一ヶ月に三百八十円かかるので簡単には無いかと思ひますので簡単に私の所を申上げますと、現在鶴見から通学してあります。九百十六円がかかりておりますと、これが六割値上がりになつたということだけを換算いたしましても一ヶ月三百八十円かかるであります。更に鶴谷にアルバイトの家庭教師に行きましたと、お茶の水から出掛けましては道五円、掃除に品川に出まして五円、これが六割値上がりになりますと両方で十円になります。週に三回行きまして一ヶ月十五回となりまして三百四十円。それから更に一週に外二回程狄窓へ家庭教師に参ります一千円、掃除に品川までに三円、六割値上がりまして二十円ですで四十四円であります。そうすると三百六十円、これは両方とも月千円の給料で行つておるわけであります。千円の給料の中の鶴谷の場合には二四%、荻窓の場合には三六%が交通費によつて占められてしもうというような現況であります。そうすると私の現在と、今まで値上げ前においてはありますと、今度の場合にはそれがどれだけかと申しますと、以前は百四十円、二百四十円、合計三百八十円であります。更にこの二千円で授業料とそれから学校に通う通学費とノート代、或いはそれに書籍費といふものを賄つておりますが、これは私のところに入つて来る二千円のうちの、今度六割値上がりの状態で九百八十八円を交通費に奪われるということになります。現在五百三十余円かかつておるのであります。この外

いろいろなところに使われる、或いは偶には友達の家に行こうということになりますと、約收入の半分は、学生が生活するためには必要なアルバイト費の半分は交通費のみに奪われるということがあります。更に今度の予算が通りましたことによつて官立の大学の授業料は二倍になり、育英資金は新規申込みは停止、更に今まで取つていた者でも何人かは、何割かは辞退しなければならない、というような状態になつてしまふ現在、更に私立の学生においては、私学の経営難に陥つておるにも拘らず國庫補助といつもの是一切打ち切られており、今度の予算においても打ち切られておる結果再び私学の学生の授業料の大幅の値上げが起ることは必然でありますして、すでに一万円を超えるといふものが普通でありますして、研究費といふ形で取られるものを入れますと二万円に上り、年に二万円以上になる学校さえ出ておるという状態であります。このような状態におきましては、官公私立の全学生は今度の予算及びに鉄道運賃の値上げによつて、ただでさえ苦しい学生生活といつものが殆んど致命的に破壊されてしまうであろう、こういうふうに考えます。更にここでは停止されおりませんが、加賀山鉄道総局長官の言によりますと、学生定期は更にパンチ制を実行するといふことを言つております。これは学生は通常に利用するだけであるから、往きと復りとパンチを入れて一往復しがさせない、そうして途中下車を許さない、乗越しも許さない、このようない制度を取ることを言つております。

これは、運輸省の旅客課長がすでにこれは労働強化である、更にラッシュ・アワードにおける学生定期の一切のペナル制を取る混亂から言えば殆んど実現が出来ない、というようなことを言明したことば、先ず学生の現在四五%はアルバイトを行なつておる。八五%はアルバイトを望んでおるのであります。それらの学生が通学の都合にそれとも家庭教師に出、或いは編集とかいろくんな形でアルバイトに出掛けておるのであります。ですが、そういつた学生が途中下車ができない、或は乗越しが出来ない、ということがありますと、アルバイトをやつておる学生は自分の定期券の帰りの半数は殆んど無効になり、而も無効になつて、買わなければならぬ運賃の額といふものは、一・六倍に今後値上げということになれば、今後学生のアルバイトといふものはむしろ殆んど無意味になつて来る。而も学生アルバイトの低賃金といふのはすでに御説明するまでもない状態であります。これを以て現在の大量首切りといふ形で職場から学生がどんどん追われて、家庭教師の方に向つて戻りつゝある。而も家庭教師といふものは、殆どどの家庭が生活難のために、家庭教師を雇つたといふのは昔のように多くはなくなつて來ておる。こういふように学生をアルバイトの面からも、又運賃値上げによつて更にパンチ割といふようなものを受けられるならば、殆んど生活といふものは廃滅的になる。こういふうな点を考えられるのであります。更に我々はこの外現在の政府の取つておる文教政策についてもいろいろ不可解な点があ

きまして三ヶ月で百七十円という廢さ
であります。僅かコーヒー六杯乃至七
杯といったようなもので行けるとい
うような事実を見ておりますので、そ
いつたような学生はもつと敗戦の事実
を認識して、そういう無駄遣いをする
部面をなくすべきだという、そういう
ことをする余地のある人達に対しても
学生定期の値上げをしてよろしいとい
うことを言いたいのです。

○委員長(板谷謹助君) 御意見分りま
した。そこで私が細野さんにもちよつと
お伺いしたいのは、あなたが、國鉄が
独立採算制の確立を図るについて、
そう急激にやつてはいかん。とにかく
相当な年を藉なければならんという
御意見は、それは御尤もであります
が、苟くも独立採算制を確立する上に
おきましては、先程來お話しになつた
ように、貨物運賃を或る程度上げなけ
ればならん、ところが政府當局は、貨
物運賃はいわゆる政策運賃であるけれ
ども、これを上げるということは物價
に影響するという事が理由になつてお
るわけであります。ところが先程申上
げたように例え物價が運賃に及ぼし
ておる割合がどれだけになるかと言
えば、現在の貨物運賃を七割上げる
と、やはり四・六になる。そこで然ら
ば七割を上げた場合において、物價に
どういう影響があるかと言うと、米に
対しては〇・九一、野菜に対しても
二・六五、鮮魚に対しては一・四一、
味噌に対しては〇・九一、石炭に対し
ては八・八九、銑鉄が一四・五四、鋼
材が五・五、こういつまり負担額が
多くなるわけであります。そこで問題

は御承知の如くに今度爲替レートが三
百六十円に決められたというような関
係から、米は……すでに主食は或る程
度値上げをしておる。又砂糖、油のこ
とも値上げせねばならん。又一面に
おいて爲替レートの關係において、恐
らくは或る程度値上げをせねばならん
といふような品目もできると、こう思
うのであります。これに対するどれ
くらいの程度貨物運賃を上げたならば
均衡を保つことができるかというよう
なことについて御意見があるならば一
つ承わりたい。

○證人(細野日出男君) 私考えており
ますことは、先程の学生定期にいたし
ましたても同じようなことであります
て、貨物の中でも値上げをしても影響
しないものがある、そういうものは
当然値上げされるべきであります。貨
物運賃を値上げすれば物價に影響する
といふ一般的な觀念のために、そういう
もの今まで便乗して値上げされないで
しまうということは、これは不當だと
思つておるものであります。それから今日日本の
特徴といふものは貧乏インフレであり
ますので、物資不足というところから
来ておるものでありますから、物の方
が人に比べて大変に高くなつておるわ
けであります。それらのものの中には
消費費價格においては影響するところ
が頗る少い、即ち生産の合理化、もつ
と能率を上げて生産をするということ
によつて運賃の引上げというものは吸
收されるというようなものがまだく
相当地あると思うであります。そういう
うものと、それから適当でな
うようなものと、それから過度でな
う自然な運賃が出ると思ひます。い
わば今度の爲替レートの決まりました
上におきまして、三百六十円というこ
とになりますと、昔に比べますと百八
十倍になつております。外國航路の運
賃はやはりこれと同じような形で決定
されますということを考えますと、今
臺灣から日本へ来る荷物の運賃が七下
ルから九ドルというものであります。

○委員長(板谷謹助君) 他に向か御質
疑はありませんか。

○丹羽五郎君 それから野村証人にお
尋ねしたいのですが、先程のお話の中
で、國鉄並びに鋼船、即ち汽船の運賃
は即ち政策運賃、機帆船の運賃はこれ
は採算運賃であるというお話をよう
く承つておつたので十が、結局これの運
賃の調整することをお考へになつて
おられるのだと思うのですが、こ
とに私の方でも調査したもののがござ
りますが、重要物資に対する鐵道運賃の
比率といふようなものの研究が

あります。それで、第一次的に價格に対し
ておるのだとと思うのですが、こ
とに私の方でも調査したもののがござ
ります。まず、重重要物資に対する鐵道運賃の
比率といふようなものの研究が
あります。それで、第一次的に價格に対し
ておるのだとと思うのですが、こ
とに私の方でも調査したもののがござ
ります。最初に委員長の板谷
君が御意見があれば何づか聞きたいと思
います。

○證人(野村治一良君) お答え申上げ
ます。私は鐵道でも独立採算制が仮に
なりますれば、適當な運賃が出ると思
います。私の構想から申しますれば今
鐵道の独立採算制で考えられておる以
外に、中に入れて貰いたい問題があり
ます。それは我々の企業態勢をとる上
において今日の現状から申しまして、
國鐵も我々の民業と同じような体形を
とつて貰いたい。それからもう一つは
鋼船の方はこれは丹羽さんは先輩であ
り、よく御承知だと思いますが、それ
ぞれ原價計算をしております。今日で
は、ただ運営会で扱つておりますか
ら、恐らく運営会で經營しておられる
上において、それぐの運行度数にお
いて自然な運賃が出ると思ひます。い
わば今度の爲替レートの決まりました
上におきまして、三百六十円というこ
とになりますと、昔に比べますと百八
十倍になつております。外國航路の運
賃はやはりこれと同じような形で決定
されますということを考えますと、今
臺灣から日本へ来る荷物の運賃が七下
ルから九ドルというものであります。

○證人(野村治一良君) 先程の私の意
見の中に、それも申したかつたのであ
りますが、問題が違いましたから差控

るものになるのだと思いますが、その場
合にはどうしても凹凸、無理ができる
ると思います。その間我慢して誰か
を認識して、そういう無駄遣いをする
ことをする余地のある人達に対しても
学生定期の値上げをしてよろしいとい
うことを言いたいのです。

○委員長(板谷謹助君) 御意見分りま
した。そこで私が細野さんにもちよつと
お伺いしたいのは、あなたが、國鉄が
独立採算制の確立を図るについて、
そう急激にやつてはいかん。とにかく
相当な年を藉ればならんという
御意見は、それは御尤もであります
が、苟くも独立採算制を確立する上に
おきましては、先程來お話しになつた
ように、貨物運賃を或る程度上げなけ
ればならん、ところが政府當局は、貨
物運賃はいわゆる政策運賃であるけれ
ども、これを上げるということは物價
に影響するという事が理由になつてお
るわけであります。ところが先程申上
げたように例え物價が運賃に及ぼし
ておる割合がどれだけになるかと言
えば、現在の貨物運賃を七割上げる
と、やはり四・六になる。そこで然ら
ば七割を上げた場合において、物價に
どういう影響があるかと言ふと、米に
対しては〇・九一、野菜に対しても
二・六五、鮮魚に対しては一・四一、
味噌に対しても〇・九一、石炭に対し
ては八・八九、銑鉄が一四・五四、鋼
材が五・五、こういつまり負担額が
多くなるわけであります。そこで問題

ものになるのだと思いますが、その場
合にはどうしても凹凸、無理ができる
ると思います。その間我慢して誰か
を認識して、そういう無駄遣いをする
ことをする余地のある人達に対しても
学生定期の値上げをしてよろしいとい
うことを言いたいのです。

○委員長(板谷謹助君) 他に向か御質
疑はありませんか。

○丹羽五郎君 それから野村証人にお
尋ねしたいのですが、先程のお話の中
で、國鉄並びに鋼船、即ち汽船の運賃
は即ち政策運賃、機帆船の運賃はこれ
は採算運賃であるというお話をよう
く承つておつたので十が、結局これの運
賃の調整することをお考へになつて
おられるのだと思うのですが、こ
とに私の方でも調査したもののがござ
ります。まず、重重要物資に対する鐵道運賃の
比率といふようなものの研究が
あります。それで、第一次的に價格に対し
ておるのだとと思うのですが、こ
とに私の方でも調査したもののがござ
ります。最初に委員長の板谷
君が御意見があれば何づか聞きたいと思
います。

○證人(野村治一良君) お答え申上げ
ます。私は鐵道でも独立採算制が仮に
なりますれば、適當な運賃が出ると思
います。私の構想から申しますれば今
鐵道の独立採算制で考えられておる以
外に、中に入れて貰いたい問題があり
ます。それは我々の企業態勢をとる上
において今日の現状から申しまして、
國鐵も我々の民業と同じような体形を
とつて貰いたい。それからもう一つは
鋼船の方はこれは丹羽さんは先輩であ
り、よく御承知だと思いますが、それ
ぞれ原價計算をしております。今日で
は、ただ運営会で扱つておりますか
ら、恐らく運営会で經營しておられる
上において、それぐの運行度数にお
いて自然な運賃が出ると思ひます。い
わば今度の爲替レートの決まりました
上におきまして、三百六十円というこ
とになりますと、昔に比べますと百八
十倍になつております。外國航路の運
賃はやはりこれと同じような形で決定
されますということを考えますと、今
臺灣から日本へ来る荷物の運賃が七下
ルから九ドルというものであります。

○證人(野村治一良君) 先程の私の意
見の中に、それも申したかつたのであ
りますが、問題が違いましたから差控

たときは、省令の定めるところに
る。

爲をしてはならない。

者が裁判所に訴を提起する」と
いふ規定である。

3 給付金等の支給

第一項の規定により設置された航
路標識であつて、この法律施行の
際、現に海上保安廳以外の者が管
理するものは、第二條の規定によ
り海上保安廳長官の許可を受けて
設置し、及び管理するものとみな
す。

4 航路標識條例の廢止前にした行
為に対する罰則の適用について
は、なお從前の例による。

第三十三號 機械委員會公報第十一號 昭和二十四年四月二十五日

110

昭和二十四年五月十四日印製

昭和二十四年五月十六日施行

策議院事務局

印刷者 印刷局

(第十一部)

(第十一)