

日本労働年鑑 第26集 1954年版

The Labour Year Book of Japan 1954

第三部 労働政策

第四編 賃金政策

第三章 公共企業体の賃金対策

公労法によって争議権をうばわれている公共企業体の給与が、公務員の給与とともに、一般の賃金水準に与える影響は大きい。ここでは、専売公社の給与が中央調停委員会、および仲裁委員会でどのようにとり扱われたかを検討しよう。

専売労組は、圧縮理論生計費から計算して、現行一万四〇〇円の基準賃金において六二〇〇円増の一万六六〇九円の平均ベースを要求したのにたいして、七月三十一日に提示された専売公社中央調停委員会の調停案は、一、管理職員を除く一般職員の基準給を八月以降一人平均一万四〇〇〇円とし、二、配分については団体交渉によることとして、その際現行俸給表を廃して、一般職員用の「通し号俸表」と「職種別号俸表」とを作成することなどの内容を含むものであった。

ところが公社、組合とも七月三十一日調停案を拒否したので、調停委員会は、同日調停の打切りを公示したが、組合側は、八月二〇日公共企業体等仲裁委員会に仲裁申請するにいたった。

一月二七日仲裁委は、次のような裁定を下し、「公社は戦前水準程度の賃金を拒む理由はない。一万三一〇〇円が確保されれば、戦前賃金水準は回復される」と主張した。

(専売賃金仲裁裁定書一要旨)

公企体等仲裁委員会委員長 今井一男

委員 今泉秀夫

一、公社職員の昭和二七年度における基準賃金は、八月以降月額平均一万三一〇〇円とする。

二、前項による新旧賃金の差額のうち、八月から一〇月までの分については、公社は一二月中に一時金として支払うことができる。

三、新本俸の配分は、「通し号俸表」と「職種別号俸表」の二本立によって行う。

四、扶養手当の額は現行どおりとする。

五、公社は、夏季に支給した報償金の外に、当初予定された額の報償金を支給する。

六、本年度決算において、予定以上の利益を生じた場合は、公社は、その一部を業績賞与として職員に支給する。

七、本裁定の解釈につき疑義を生じ、またその実施に当り両当事者の意見が一致しないときは、本委員会の指定によってきめる。

(理由)

(一)(略)

(二)組合側は、専売事業の現状、労働生産性の回復等からみて、戦前の実質賃金は確保されて然るべきものと主張し、その立場から、理論生計費を圧縮して、この程度にとどめたと説明する。

計数の上からみれば、製造煙草は昭和九、一〇、一一年度平均の六〇六億本から、本年度の九〇一億本に増加し、指数において一四九を示し、この間、職員数指数は一〇八に過ぎないので、労働生産性は一三八にあがったこととなる。もっともこれには工

程の機械化、製造内容の変化等の要素も相当含まれているが、その点を斟酌して実質的な労働生産性に改めても、それが戦前の水準を突破していることは、会社側も認めるところである。しかして専売事業の現状は、その経理状態を含めておおむね順調なのであるから、その限りにおいて、少くとも戦前水準程度の賃金の負担を拒むべき理由は、見出し難いようである。

問題は、如何にして戦前の賃金額を今日に引直すかにあるが、これについては多少議論の余地があるにしても、組合側が試算に用いた、経済審議庁発表にかかるCPIがほとんど唯一つのものである。これによれば、昭和九、一〇、一一の三年平均に比し、消費者実効物価は、本年度のなかばにおいて、その三〇〇倍に相当する。昭和九、一〇、二年度における専売職員の総平均賃金は月五二円二〇銭であったから、これに前記倍数を乗ずれば、一万五六六〇円となるが、戦前の賃金額は賞与、勤勉手当その他一切を含んでいるので、基準賃金を算出するには、これから超過勤務手当その他の給与を控除しなければならない。加うるに、ラスパイレス方式は過大に失するという見方があり、職員の構成比率も論議の種になり得るし、殊に年末手当をいくらとするかによって、その数字も相当変化するわけであるが、いろいろの角度から詮索した結果、一万三〇〇〇円が確保されれば先ず戦前水準に戻ったといえるという、おおよその目安を得た。

現実的には、右の額から税金が差引かれるから、消費水準は戦前よりもなお一割近く低くなるが、これはわが国民経済の現状よりみて、やむを得ないといわなければなるまい。

(三) 公社側は、民間類似産業の賃金に比準すべきことを主張し、具体的には先に調停委員会が行った紡織、食品、軽電気、製菓、製紙、印刷の六大工業六〇事業所の実態調査の結果を最も有力な資料と認めた。よってかりに調停案に示された算出方式に従って、この資料を整理すれば、基準賃金において、月一万三〇〇〇円を若干上廻る程度に算出されるものの如くである。

(四) 今回の補正予算案に当っては、本年八月の現給に対する二割増として、公社職員の基準賃金は月一万三〇七四円と内定された。

いまこれら三者の数字を比較するに、その出発点、考え方を全然異にするにかかわらず、結果としての数字には、ほとんど逕庭がみられない。よってこれらを総合勘案して、本年度の基準賃金はこれを月額一万三一〇〇円と裁定することとした。

(五) 新賃金は四月遡及の論もあり得るが、調停関係、国鉄と同じく実質的には夏季手当〇・五ヵ月分が支払われたこと等からみて、八月から実施するのを相当と認める。裁定が異例の事情より遅延したために、その影響が職員に及ぶことは因より道理ではない。しかしながら、種々困難な手数を生ずることを慮り、そのうち、八、九、一〇月の三ヵ月分のベース・アップ差額については、これを一時金として年末に支給し得る途を開くこととした。

右に明らかなように専売の裁定賃金の算式は、まず昭和九一一一年の平均給与に、ラスパイレス方式にもとづくC・P・Iの上昇率(三〇〇倍)をかけて一万五六六〇円を算出し、これから報償金と年末手当を控除し、さらに労働時間の修正を加えて一万三一〇〇円としたものであった。これにたいして組合側は次の諸点を批判している。

第一に、戦前の平均給与五二円二〇銭の中には、雇人の一二円三一銭がふくまれているから、低すぎる。第二に、物価指数のとり方として、三〇〇倍は過少であり、総評が賃金綱領に発表した三七五・七倍とすること。第三に、報償金を給与から控除したことは不当である。なぜなら報償金制度は、一九四八年に組合の圧力で獲得されたものであり、これは本来職員の努力による生産の増加に対し、その対償として支払われるものだからである。第四に、所得税、及び地方税についてはなんら考慮されていない。戦前には、勤労所得税は月額一〇〇円までは無税であったから、戦後における税金負担は、実質賃金を二割低下させる結果となる。

以上の組合の指摘によっても明らかなように、裁定賃金は、一応戦前賃金水準との比較で決定されることになってはいるが、しかし、戦前基準の賃金のとり方が低く、また物価指数もC・P・Iに依存しているため実態を正確に反映しない。したがって、結果的には低賃金を固定させる役割を果たしているといつてよい。

なお国鉄の仲裁裁定については、「国鉄争議」に掲載してあるが、ここには、裁定理由書の一部をかかげておく。

一、我が国の鉱工業は、戦前に比し、約一三%の回復率と称せられるのに対し、国鉄の輸送量は旅客において三四二%貨物において一九〇%と、ほとんど他に例をみない増大を示している。

戦前戦後を通じ、国鉄は経理の堅実をもって知られ、営業は年々事業収入の六、七割程度をもって足り、多額の益金を計上して来たのである。

しかして戦後においても、事業分量の回復は右のように著しいのであるから、普通ならば他産業よりも、はるかに余裕がある筈であるのに、現実の姿は、周知のように、甚だ窮屈である。

二、本年度損益勘定予算をみると、償却費及び公債費を除いた狭義の営業費は、一七五億円であり、一九三六年度の三億五四四二万円に対し四八三倍に当るが、うち人件費は三三六倍であるのに物件費は六八一倍となり後者の顕著な増加が目立つ。

物件費中石炭費は、この間八五九倍を示しているが、その原因は炭価が凡そ六〇〇倍の騰貴を来たしたことにあり、また機関車走行キロの増加を斟酌すれば、今後なお節約の要があるが、その額には大きな期待をもち難い。現に一キロ当りの消費量も一九四二年頃の水準に達しようとしている。

物件費中最大の修繕費は本年度五四八億円で達し、この間九二八倍の激増であってその合理的な使用については、凡ゆる努力が払われねばならぬがその性質からいつて、減額の余地は皆無である。

右二項目で物件費の八七%を占め、残余は電力及び石油等の動力費三五億円、被服費一三億円、備用品費一五億円等をおもなものとし、合計一三一億円で過ぎず、而も一九三六年度に比し二五〇億にしか当たらないところからみても、この部分の節約からまとまった額を捻出することは困難である。

三、国鉄の人員は、一九三六年度の二二万八〇〇〇人に比し、本年度は約四四万四〇〇〇人、一時六三万人を超えていたのを、公共企業体として発足以来一一人の大

整理を始め逐年減少を図っているが、まだ絶対数において相当高位にある。

しかしながら、これは業務量と対比して判断を要する。すなわち、列車キロ当りでは、戦前に比し約五割、車輛キロ当りでは約三割多く、人叢キロ当りでは約三割下廻っており、これに機械化の割合の少いことを考慮に入れれば、生産性の回復は、鉱業の約七〇%、工業の約一〇〇%に比し、毫も遜色ないものと認められる。

殊に戦後は、労働基準法実施に併い約七万人、連合軍関係一万一〇〇〇人、鉄道公安員約三〇〇〇人、自動車輸送の増加に併う増員約九〇〇〇人、志免炭鉱約五〇〇〇人等、鉄道の業務量に直接関係のない要員が大幅に含まれており、これを斟酌すれば、もはや職員数を過大と断ずることは困難であり、その生産性の回復率は一層高く評価されるべきであろう。

損益勘定における人件費は、前述のように、一九三六年度に比し、三三六倍となっているにすぎないが、人員数を調整すれば、人件費の一人当り一八四倍となり、民間賃金がその間凡そ二六〇倍になったといわれるのに対比すれば、人件費の相対的過少は更に明白である。

従って人件費対物件費の比率は、戦前おおむね五五%対四五%程度であったものが戦後は全く逆転し、本年度は四〇%対六〇%となっている。

四、現在国鉄において最も注目すべきことは、戦災に伴う復旧復興、戦時中の酷使並びに修理不足による老朽荒廃に対する急速な修繕の要請が極めて強いことである。

戦後公社となるまでは、少くとも建設改良(取替)に属する工事経費は、原則として、財政資金によって賄われた。即ち、一九四五年度より一九四九年度までの工事経費五〇〇億円の中、国鉄の自己資金によったものは僅に一八億圓に過ぎなかった。然るに一九五〇年度からこれを極力自己資金で賄う建前がとられ、本年度は工事経費全体の七四%に当る三〇六億圓が、運輸収入を割いてこれに充てられることになっている。

戦前においては、自己資金をもって支弁する償却、取替と修繕の合計は、運輸収入に対し、おおむね一〇―一二%程度であったが、戦後は、前に述べた修繕費の関係で激増し、一九五〇年度以降は、運輸収入に対し三六%を超え、本年度は実に四二%に達している。類似産業である私鉄ではこれは三〇%程度に過ぎない。

なお、国鉄の資産は、再評価すれば一兆八一億圓と称せられ、これは帳簿価格に対して倍数をそのまま乗じたものであって一七・七倍となり、これを採算の限度に止めた一般会社の八・一倍、私鉄の三・五倍に比し、はるかに上位にある。従ってこの数字を基準として償却を行いつつあることは望ましいにはちがいないが、無理なことも明瞭であろう。

五、収入の本源たる運賃は、昨年一〇月の改正により、一九三六年度に比べ、旅客において一〇九倍、貨物において一五七倍となったに過ぎず、賃金の約二六〇倍、卸売物価の約三五〇倍と比較してもその均衡を得ていない事は明らかであり、通信料金の戦前比約三三〇倍、主食の同約二五〇倍、電力料金の同約一四〇倍と称せられるのに対比してもその相対的低位は十分裏書される。

以上により明らかなように、国鉄経理の悪化は、人員の多過ぎるためでもなく、その能率の悪いことにあるのではなく、その最大の原因は、取替償却の工事費と修繕費の激増

にあり、次いで石炭費の膨脹にあり、しかもこれに見合うべき運賃値上げの行われな
いところにある。その結果人件費は圧迫を受け、相対的に減少をみている。

六、賃金が雇用者たる企業の経理状態によって、相当に左右される、ことは、企業責
任制をとる以上、現実問題としては止むを得ないところである。従って民間企業において
は、一般水準に比し、可成割高な賃金を得る場合もあるし、また反対の場合もあり得
る。しかしながら公共企業体のようなところにおいては、仮に業績が如何に挙げたとし
ても、余りに割高な賃金は、その性質上、許さるべきであるまいし、同時に、その反対の場
合も適当ではないと考えられる。但し業績と全然遊離して決定することも、企業体である
本質を無視するものと認められる。従来から国鉄は、その経理能力の関係上、賃金は
若干低目に決定されて来た。本委員会は一九五〇年度の賃金決定に当り、本来ならば
八五〇〇円以上を妥当と認めながら、国鉄の支給能力を考慮して、敢えて八二〇〇円
と裁定した。これが昨年度調停案の基礎となったのである。これに新規採用の抑制、扶
養家族の増加等を計算に加えるときは、その開きは少くとも更に数百円は増大するもの
と認められる。しかも今次裁定は、これらの要素を除外し、単に昨年度の賃金をそのま
ま本年度に引直したものにすぎないのである。すなわち、両三年間の企業努力、人員の
激減、業務量の増加、生産性の向上等の事実も賃金決定の上に格別に斟酌されては
いないのであって、いわば必要限度の賃金といい得よう。

企業体として事業を運営する以上、必要な物件費と同じく必要な人件費は確保さるべきで
あり、物件費のみを優先させようというような議論は公正なものとは認め難い。

七、本裁定実施のためには、本年度において賃金総額を百二、三十億円程度追加す
ることを要する。これは損益裁定の約六%に過ぎないが、前に述べたように、本年度予
算には、期待し得る余裕乏しく、その大部分は他に俟つのほかない。

今次仲裁に当り、職員側から、その財源として、主要幹線の電化を始め、十項目によ
る約二百億円の捻出が可能と主張された。その中には、既に国鉄側において解決済み
乃至は着手済みのもの、差当り実行不可能のもの、或は幹線の電化のように、凡ゆる
意味で推進さるべきであるが、本年度の財源には加え得ないもの含まれていた。

しかしながら公安員経費の政府負担はもつともであって、これによって平年度約六億
円の金額を見込み得るし、高架線下用地広告関係などの使用料、賃貸料の一般民間
水準への引上げも速かに断行さるべきであり、死過蔵用品や遊休不動産の払下げも是
非努力さるべきであるから、或はこれらによって数十億円程度は期待できるかも知れな
い。次いで指摘さるべきは、定期券の運賃である。戦後運賃改正の度毎にその割引率
は増大せられ、今や原価の四一%に過ぎない。このような措置は、勤労者の家計援助
のためには確かに必要であるが、これを国鉄の負担において行わせることは、現在の
一般経済原則にもとり、分配の観念からみても公正を欠く。これを補給金の意味におい
て政府が負担するとすれば、その額は凡そ二〇〇億円に達する。若し戦前の割引率程
度に還元するにとどめてもなお二七億円の財源となる。更に現在稼働中の資産でも本
来の業務に直接必要のないものは、之を払下げるならば相当な額を産み出し得よう。

なお国鉄は現在限度一杯の償却を行いつつあるが、これが他産業並みに考えるなら
ば、一五〇億円程度は減額されて然るべきものである。また運輸収入に対する修繕と
償却の合計につき、私鉄を基準として算出すれば二〇〇億円以上の負担軽減となり、

昨年度の国鉄の比率に従えば一〇億円を減すべき計算となる。

八、若し運賃が、戦前に対する物価の倍数まででなくとも、せめて賃金水準の上昇率程度まで引上げられたならば、相当大幅な利用額を見込んでも、なお一〇〇〇億円を超える収入増が予想できるから、賃金問題の根本的処理はいうに及ばず、施設の復旧から幹線の電化まで、凡ゆる問題が計面的に解決されるであろう。しかしかかる大幅な値上げはもちろん不可能である。それにしても一割なり二割なりの運賃値上げは今の経済の建前に鑑み考究に値する。

もっとも運賃値上げの産業経済に及ぼす影響は甚大であり、国民負担力の回復のまだ十分ではない今日、慎重な態度を要することは論を俟たない。若し値上げを避けようとするならば、鉄道債券で賄うことが考えられる。

国鉄の施設は決して完全に戦前の姿には戻っていない。これを求める国民の声は大きい。そしてこの修繕、取替、償却費こそ現在の国鉄経理の中心問題をなし、既に運輸収入の四二%に達し(修繕関係の人件費を加えれば実質的には五二%となる)しかも多々益々弁じなければならぬ状態にあり、これが人件費を圧迫しているのである。国鉄として、これは負担が一時的にシワ寄せされたものである。たとえそれが資本的経費でなくても、一時的シワ寄せされた経費の負担を、後年度に繰延べて平準化させることは、むしろ経営の常識である。企業における独立採算は、会計年度毎のバランスの意味に解されてはならない。殊に運賃を政策的に低位に止め、しかも修理復旧を急ごうとするならば、それ以外に途はあり得ない。そしてこれは補給金的な政府負担に俟つよりも一層合理的である。何者、復旧復興によって恩恵を受けることは、後年度の鉄道利用者の方がより多大であるからである。若しこの負担を現在の国鉄職員に負わせるような措置が講じられたならば、それは労働価値を公正に扱ったものとはいいい得ないであろう。国鉄の借入金は、本年度末に至るもなお一〇〇〇億円に達しない。しかもその資産は時価にして一兆円を超える。一般民間事業に比し、その外部資本に依存する程度が如何に低いかをうかがうことができる。この面からも、新建設の分を除き、年に二、三百億程度の借入金を数年に亘って求め、修理復旧のおくれを一挙に取り返すことは、最も現実的な手段であろう。若し資金を民側に求める必要があるときは事情により、政府の元利支払保証を付し、或は一部利子補給の措置を講ずれば、更に効果的であろうし、新線建設に当っては、鉄道債券の一部を地方に負担させる方法も考えられる。

しかし一方使用資本一兆円を超える企業の年収が二〇〇〇億円ということは、経済常識から見て不合理であって、その基礎産業たる立場に鑑み、事情の許す限り、運賃は若干は引上げられるべきであろう。

経営上難問題の山積する今日、借入、運賃値上げ、或は経営合理化による財源捻出等につき、切に国鉄当局の善処を期待する。

日本労働年鑑 第26集 1954年版

発行 1953年11月20日

編著 法政大学大原社会問題研究所

発行所 時事通信社

****年**月**日公開開始

