

## けつごうゆそ

は賃金の減額がなされることが原則であるが、勤務しない場合でも、特に勤務したものとみなされて、賃金を減額されない場合がある。賃金を減額される欠勤を**無給欠勤**といい、賃金の減額のない欠勤を**有給欠勤**という。以下有給欠勤と無給欠勤とに分けて説明を加える。

### 1 有給欠勤

広義には国民の祝日・年次有給休暇等法律によって定められた休日休暇等も含んで賃金の減額されないすべての欠勤をいうが、狭義には国鉄部内で、欠勤しても特に給与を減額しないと承認している欠勤をいう。

勤務および休暇規程第6条では、該当事由を18掲げて、それらの事由によって「勤務しない場合は、その日が公休日でないかぎり、これを勤務したものとみなす。」と定めている。これは擬制によって勤務があったものと同様の効果を認めているわけで、したがって、その種の欠勤には給与の減額はなされないのである。同規程に定められた有給欠勤は広義の意味の有給欠勤である。おもな有給欠勤には国民の祝日、年休、公民権行使のための欠勤、分べん欠勤、生理休暇、公傷病欠勤、所属長において計画し、かつ実施する職員の教育・訓練・保健・元氣回復・安全保持および厚生に関する行事に参加するための時間の欠勤、引欠勤等がある。また労使間の協定により有給欠勤として結婚休暇を認めている。その他懲戒規程に定めた弁明弁護のための欠勤がある。なお賃金規程では、特に私傷病により勤務しない場合において、勤務しない日が引続き90日(勤続年数が10年以上の者については180日)の範囲内で医師の証明書に基づいて所属長が最少限度必要と認める日、または時間についても賃金を減額しないことを定めており、これも賃金の減額がないという意味では有給欠勤である。

数日にわたる有給欠勤の期間を定める場合、その期間中に公休日および他の有給欠勤があっても、期間には影響しないという取扱いを原則としているが、2日の結婚休暇だけは、公休日を除いて2日間与えることにしている。

### 2 無給欠勤

有給欠勤以外の欠勤で、賃金が減額される欠勤をいう。

無給欠勤のおもなものには、遅参・欠務・早退・事故欠勤・不参欠勤等がある。

事故欠勤とは私事の都合により勤務しない場合で、不参欠勤とは無届または承認を与えていない日の欠勤をいう。

### 3 昇給と欠勤との関係

昇給は平素の勤務成績を考慮して行なわれるが、私傷病欠勤・事故欠勤・不参欠勤がそれぞれ定められた日数以上ある場合には、昇給欠格条項に該当する。(重松 万寿生)

**けつごうゆそ 結合輸送** 観光旅行の場合、利用する国鉄鉄道線と国鉄自動車または他の運輸機関とを組み合わせ、発駅から目的地(観光地)までを一貫して輸送すること。

結合輸送は、観光旅客の利便と国鉄の営業増進をはかるために、国鉄が観光地を指定し、発地から観光地までの全行程を通じて、原則として列車等の座席を確保して輸送することを目的として、昭和35・3に始めたものである。この輸送形態は、発地・観光地間の往復の場合と片道の場合とがあって、発売する乗車券等は、一般の場合と異なり、旅行に必要な普通乗車券・急行券および座席指定券を一葉化した特殊様式のものを用い、旅客運賃も1割以内の割引となっている。

また観光地において宿泊を伴う場合は、旅館券等も組み合わせ、\*セット旅行券として発売することがある。

(戸川正雄)

## ケネディうんゆきょうしよ ケネディ運輸教書 (英)

The President's Message(The Transportation System of Our Nation) on April 5, 1962 1961年に就任したアメリカ合衆国(以下米国とする)第35代大統領ジョン・エフ・ケネディが1962年に議会に送った米国の交通政策に関する宣言である。

米国におけるこの方式の政策宣言を一般に教書というが、わが国ではこの宣言を「ケネディ運輸教書」と呼んでいる。

この教書は冒頭に「米国議会へ」と題する総括的見解を示し、次に「根本的国家交通政策」の大項目の下に順次「都市間交通」、「都市交通」、「国際交通」、「労働関係およびその調査研究」、「結論」という項目に分けて、広範な交通政策に関する所見が展開されている。この教書が出された背景をなす米国内交通界には、1930年代以来の多くの問題が包蔵されていたが、その中心をなすものは自動車の急激な発展とこれがために大きな影響を受けた鉄道の著しい経営悪化と関連するものである。米国の鉄道は、自動車の急激な発展のために、1920年代から急速にその勢力範囲が圧縮されてきた。政府は1933年に緊急運輸法(Emergency Transportation Act)を制定して、鉄道の復活のために種々の対策を調査審議したが、十分な目的を達することができず、その成果のおもなものは1935年の自動車運送人法(Motor Carriers Act)で、これは州際交通法の一部として追加され、自動車運送人を鉄道と同様に州際交通委員会の規制の下におくことを目的としたものであった。

その後1940年に国内水上運送人もまた同委員会の規制下におかれ、同時に州際交通法の前文に「国家運輸政策」を宣言して、一応州際交通法が鉄道・パイプライン・自動車・国内水運を州際交通委員会の下に統合して、規制するという形式だけは整えられた。しかし、それはほとんど形式だけで、規制の内容は旧態依然たる法制に基づくものにすぎず、とうてい各種の交通機関を総合した調整的発展を期待できるような状態ではなかった。当時の議会もこれを認めて、さらに交通政策の検討を続けさせるために1940年に交通に関する「研究調査委員会(Board of Investigation and Research)」を設置した。この委員会は、多くの参考とすべき研究資料を残したが、報告を提出することなく1944年廃止された。

第2次大戦後の1954年アイゼンハワー大統領は、交通問題の根本的再検討の必要を認めて「交通政策ならびに交通組織に関する大統領諮問委員会」を設けたが、これは1955年に報告(Weeks Report)を提出している。その後各所で研究が行なわれ、1958年 Smathers Report, 1959年 Kilday Report, 1961年 Doyle Report 等があいついで米国の交通問題に関する報告や勧告を行なっている。これら多くの報告は、いずれも諸交通機関に対する政府の規制を緩和すること、各種交通機関の競争力をより大きく発揮させることに重点をおいていることで全く一致しているといわれている。

かくして現在の米国は数多くの交通問題をかかえているのであるが、その具体的な現象は、鉄道の衰弱、道路ひびく、そして特に著しい都市交通の危機状態等であるとされている。このような背景の下に、ケネディ教書は出されたのであるが、この教書が上記のような米国の現在交通問題解決の緊急性に基づいたものであることはいうまでもなく、同時に前にあげた多くの報告や勧告を重要な資料としたものであることも推測に難くない。まず教書の冒頭には米国における交通の重要性を強調し、現在の諸交通機関に対する規制が、過去半世紀間の技術変革や競争構造の変化を反映していない時代遅れの立法と無秩序な規制の継ぎはぎ細工であることを指摘し、議会に強くその再認識