

第三回國會 運輸委員會會議錄 第十四号

昭和二十三年十一月二十五日(木曜日) 午後一時五十二分開議

出席委員

委員長 有田 二郎君

理事前田 郁君 理事佐々木更三君

理事原 彪君 理事高瀬 傳君

田村 虎一君 原 孝吉君

山本 猛夫君 井谷 正吉君

成田 知巳君 石神 啓吾君

佐伯 宗義君 成重 光眞君

館 俊三君

出席政府委員

運輸政務次官 片岡伊三郎君

運輸政務次官 加藤常太郎君

運輸事務官 加賀山之雄君

運輸事務官 荒木茂久二君

運輸事務官 壹井 玄剛君

委員外の出席者

専門員 岩村 勝君

専門員 堤 正威君

十一月二十五日

委員伊瀬幸太郎君辭任につき、その補欠として石神啓吾君が議長の指名で委員に選任された。

本日の會議に付した事件

日本國有鐵道法案(内閣提出第二二九号)

海事仲裁等に関する法律案(内閣提出第二一九号)

○有田委員長 これより會議を開きます。

まず海事仲裁等に関する法律案を議題として、質疑に入ります。質疑はこれを許します。原委員。

○原(答)委員 海運は民営でできるよ

うなことになるかとありますが、どうい

うことであるか、御説明願いたい

と思ひます。

それから日本海運集会所の状況はど

うなつておりますか、これに対して御

説明を願ひます。

○加藤政府委員 海運の民営問題であ

りますが、これはもちろん本質的には

民営でやるべきでありまして、従来か

ら業者並びに關係当局におきまして

も、將來は民営に還元すべきものであ

るといふことは、大方向針はきまつて

おるようなものでありますけれども、

ただ最近關係方面とのいろいろな關係もありまして、とりあえず官營の効力を延長いたしました。なお半分運輸管理が実施されておるようなわけであり。しかし最近の事情は、國家の使

用船舶に關しまして、タイム・チャーターといふことにつきまして、この切

りかえが着々と準備されております。近くこれに對しまして、關係の政令の公布を必要としたような次第であり

まして、これらを勘案いたしました。現在のところといたしましては、民営に還元する一段階を進んでおるとい

うな現状であります。今後民営でやるのが至当と思ひます。

次の御質問については、専門にわたりますので、總局の總務長から答弁いたします。

○壺井政府委員 日本海運集会所の状況はどうかという御質問であります。同集会所はイギリスに船をどつてお

ます。バルティック・イクスチエンジ

というのがありますが、それを模範と

いたしました。二十年前につくつたも

のであります。現在正会員が百十八

名、副会員が九十七名、計二百十五

名の会員を持つておりました。会員

のおもなるものは、船舶業者、造船業

者、海上保険業者、海運仲立業者、倉

庫業者等、あらゆる海運に關係ある部

門を含んでおるのでございますが、そ

の事業といたしましては、非常にたく

さんな海運仲立、海運の和解というよ

うなものをやつておられます。商談

の場所を提供いたしましたり、雜誌を

出しましたり、新聞を出したり、

あるいはまた海運關係のいろいろな書

式、書類を編纂、頒布いたしておるの

であります。この集会所の外局とい

まして、仲裁委員会を設けまして、

その委員会におきまして、海運仲裁に

關する一切の事務を処理してござ

います。もちろん權威ある仲裁機關として

前から業界に軍ぜられておつたので

ございます。

○井谷委員 本法を本國會になぜ出さ

れねばならないかという点と、本法は

海運事業の發展のためにどうしてもな

ければならぬものであるかということ

と、第三に民事訴訟法の仲裁と本法の

海事仲裁との關係はどういうふうにな

るのであるか、この三点についてお伺

いたします。

○加藤政府委員 御質問のことにま

してお答えいたします。その御質問の

中で、本法は海運事業の發展のために、

不可欠であるかどうかというお問いが

あつたと思ひますが、本法は海運事業

の發展のために、ぜひとも必要である

と存じます。御承知のように、わが國

の海運業に先進海運國である英國流の

ものであります。ところがこれを規正

いたします法律は、すなわち海運關係

におきましては海商法と申しますか、

これは独法の流れをくむものでありま

して、どうもその間に多少の矛盾があ

るのであります。この海商法は明治四

十四年に大改正を行ひまして、その後

何らの修正、改正をいたしてござ

らぬので、多少ともその間に、現在とい

たしましては不便を感じております。

一例を申しますと、現在行われてお

りますタイム・チャーター制でありま

す。これにつきまして何らの規定が

ないのであります。いろいろこれに

つきまして、業界において不便を感じ

ておるのであります。またいろいろの

裁判所におきまして、普通の民事裁

判で行います場合には、關係裁判官

がこの海事の商習慣を熟知せられない

というふうなことがありまして、法

的にとらわれがちであるというふうな

關係もありまして、当事者間におきま

しては、かえつて裁判所でこれを仲裁

いたしますよりは、裁判所外におきま

して、いわゆるかかるとを熟知いた

しました海運界の諸團體によりまし

て、円滑なる仲裁を願うというふうな

ことが必要であります。この仲裁の事

務が円滑に進むことが、すなわち海運

の發展に貢献することでありまして、

本法の施行はぜひ必要であると思ひま

す。

その次の御質問であります。なぜ

本國會に提出しなければならぬか、ま

た民事訴訟法との關係であります。こ

れは總務長から詳細御答申申し上げ

たいと思ひます。

○壺井政府委員 なぜ本國會に本法を

出さなければならぬかという問題で

あります。これは提案理由で大臣か

ら御説明がございました通り、事業者

團體は事業者團體法の規定によりまし

て、仲裁行為等の事業をしてはいけ

ないことになっておるのでございま

すけれども、海運關係につきましては

け、特殊性をよく考えまして、先ほど

御説明いたしました日本海運集会所

が、本年の十月二十六日まで経過的に

除外例として、事業者團體法の條項の

仲裁行為を継続してやつてよろしい。

しかしそれを越した場合には、新しい

法律をつくつてやらなければならぬと

いうような規定になつておるのでござ

います。従いまして目下のところ海事

仲裁を行ひ得る團體はまつたくないと

いう状態になつておりますので、ただ

いま政務次官の御説明の通り、法律規

定としては非常に不備ではございま

す。この海事仲裁を行ひ得るような團

体を速急に承認していただく、事業

者團體法の特例として本法の制定をお

願ひたいと思ひまして、權威ある仲裁制度

をもつて海運取引の確實性を担保して

行かなければならぬわけでありま

す。



で、もしこの法律のように運輸大臣の認可だけで、かつてにそういう移動ができるようになることになり、かなり影響するところが大きい。従ってこの影響するところは、やはり國會の承認を得て法律にやらなければならぬ。運輸大臣の認可だけではどうも、あいが悪いというのが、私の考え方であります。この点について、ぜひとも營業線の譲渡は法律によるということに改めなければならぬと思ひます。が、いかがですか。

○加藤政府委員 この四十九條の点であります。これは昨日の委員会でも相当問題になりました。今高瀬委員からも言われたように、政府といたしましては、この條文にはありませんけれども、大体鐵道の營業線とかその他の重要な財産の譲渡とか、交換というものについては、國會に諮つてやつて行くという方針であります。趣旨として、條文のいかんにかかわらず、趣旨としてはそういう方面に持つて行きたい。大体御趣旨と同様であります。

○高瀬委員 ただいま加藤政府委員の御答弁もありましたが、私はその御趣旨のことを條文に表わしておく必要がある。そうでないと、やはり現在でもすでに問題になつておられますように、私鉄から鐵道が買上げてそれをまた再譲渡するようないことが、相当問題になつておられるところもありませんので、この際ぜひ條文に明記されんことを希望いたします。

○加藤政府委員 この点の見解の相違といひますか、御心配になる点と存じます。本日もこの点につきまして、省内でも大体幹部の者が相談いたしました。が、條文は大体この程度に御承認願

つて、しかし当局の方針としては、營業線の譲渡とか、私鉄の買収問題とか、または財産の譲渡とか交換というようなことは、絶対に國會に諮つて、その承認のもとにやるといふような方針でありまして、この四十九條を、今特に修正とかまたは削除とかいふようなことなどにはお願ひいたしたいのであります。

○高瀬委員 いずれこの点は、われわれとして修正案を出すときに、私はつきりと動議を提出いたしますから、この程度で打ち切ります。

その次に第五十三條の点であります。左に掲げる事項は、運輸大臣の許可又は認可を受けなければならぬ。という條項がございます。それは大体三つばかりあるわけでありまして、鐵道新線の建設及び他の運輸事業の譲受、日本國有鐵道に關する連絡船の航行または自動車運送事業の開始、第三番目に、營業線の休止及び廃止というのがあります。この三つの條項は私は異議がないのでありますが、實際上今まで鐵道の基本法は、國有鐵道の運賃法によつて、これは國會の議決を要することになつてゐるわけでありまして、大体この運賃の料金の設定及び変更、すなわちこまかく言いますれば、たとえは旅客の定期運賃があるとか、小口扱ひの貨物運賃であるとか、そういうものを改正いたしますと、私設鐵道の運賃の決定にも非常に影響いたします。また今までの現行法律によりまして、私設鐵道の運賃の決定というものは、やはり運輸大臣の認可を得なければならぬことになつてゐるわけでありまして、いろいろ賃金と物價が國民生活に重大な影響があるといふことを考へ

たときに、どうしてもこの五十三條の條項の中に、運賃料金の設定及び変更といふものの一項を入れる必要があると私は考へるのですが、この点はいかがですか。

○加賀山政府委員 運賃の設定変更中の、つまり運賃法で定めておきますよ。うな基本運賃率に關する点は、國會の御承認を要します。その点については必要がない。これは當然政府として國會に提出することにならうと考へます。高瀬さんの言われるのは、それから抜ける料金、つまり運賃法に言つておきますところの収入、どういふ表現をしたか私ちよつと記憶しておりませんが、影響のない料金等については、これは運輸大臣が定められるといふことになつておつたと思ひますが、その程度のものであれば、今回考へられてゐる監理委員会並びに總裁をもつてするところのこの機關で決定してもいいのではないかと。運輸大臣にそれを相談しないでやつてもいいのじやないかという見解をやつたわけでありまして、つまり、現在の運賃法の趣旨から除いたわけでありまして、その点非常にかまかぬ御意見であれば、もちろん考へなければならぬと思ひますが、私どもとしてはそういう輕微なものはいいいのじやないかという見解で、除いたわけでありまして。

○高瀬委員 私の考へるのは、たとえは旅客の定期運賃とか小口扱ひ貨物の運賃とか、そういうものはやはり私設鐵道の方の運賃、料金に非常に影響がある。そういう点からやはりちやんと入れておいた方がいい。なぜかといふことは、私設鐵道の運賃、料金の決定とい

うものは、全部國有鐵道に右へならえする。それが小さな問題だと言へばそれきりでありまして、これもわれわれとしてはぜひ修正したいと思つてゐる点であります。

○加賀山政府委員 今例としてお引きになりました定期の運賃でございます。とか、小口扱ひの運賃といふのは、なほ基本運賃率といふことに當らないかもしれませんが、御承知のように旅客運賃の方面では定期運賃は定期外のいわゆる普通運賃の貨率を基礎として定められるものであつて、これはとりもなおさず國會において定められる。また小口扱ひの運賃は、これは車扱の運賃を基礎として定めるものでありまして、この車扱の基本運賃は、これは國會の承認を要する。これももう明らかに運賃法上はつきりしておりまして、従いまして高瀬さんの御心配になつておられる定期や小口は鐵道で勝手に定められるといふことにはなつていないのでありまして、その御心配はいいのではないと思ひます。むしろたとえは貨車の留置料、そういう料金等は現在運輸大臣が定める、あるいは貨率の中で、定期の運賃をいへば、基本運賃率に國會の承認を要しますが、それを地帯別にどういふふうによつて行くかという技術的のことは運輸大臣が定める。これは總裁、監理委員会をもつてするこの機關が決定しても私はさしつかえないじやないか、かように考へておられるわけでありまして。

○高瀬委員 やはりこれに關連いたしますが、たとえは營業線を委託經營させる借りと、營業線を委託經營させるのと、そういうような營業線の委託または營業、もしくは運輸の管理の委託

もしくは受託、どういつたようなことは、やはり運輸大臣の認可を得ないといふ非常に重大な影響があると思ひます。が、そういう点はいかがですか。

○加賀山政府委員 運輸の委託あるいは受託といふような問題は、確かに相當の問題だと思ひますが、ただ現在の状態から申しますと、非常に經費も少ございまして、必ずしもそれを運輸大臣がやるというほどのことでもない。これは最後の修正で出ております六十三條をこらになつていただと、「日本國有鐵道を國と、日本國有鐵道總裁を主務大臣とみなす。」といふような規定もございまして、その大体のことは、監理委員会もできておりますゆゑに、監理委員会、總裁に、これは自治的にそれくらいのことにはやらしてもいいのではないかと、いふような見解をわれわれはとつております。

○高瀬委員 私の條文には六十三條といふ條文はないのですが、六十二條までしかないのですが、……

○加賀山政府委員 それは正誤で出ておるわけですが。

○高瀬委員 それはそれでよろしゅうございまして。その次にこの法律がもしできますと、鐵道國有法とか、あるいは鐵道敷設法とか、地方鐵道法とか、こういうものは一体どういふふうになるのですか。こういうものに對するこの法律との關連性、あるいはこういうものを改廢する必要があるはしないか、そういう点について、どういふ処置をお考へになつておられますか。

○加賀山政府委員 當然次の通常國會に改正案を提出しなければならぬと考へておられます。

○高瀬委員 それではこれは次の通常国会に提出されるというふうには了解いたしませんが、このほかには國有鐵道の公團ですが、このほかには國有鐵道のあり方というものは、將來國有鐵道のあり方というもので、相違はつきりした角度で當局が考え、またわれわれも考えなければならぬと思うのです。それで將來の國有鐵道のあり方を規制するために、このほかには、大づかみな鐵道の根本法をひとつつくつておく必要があると思つて、然お持ちになつておられませんか。

○加賀山政府委員 日本國有鐵道なる公法上の法人ができました場合に、根本的にかわらなければならぬと言われるわけですが、確かにこのようにものができるとは、對外的、對內的、内部的に切りかわらなければならぬ点が多々あると思つておられます。これは將來この運営に當つて行く機關、監理委員会並びに役員、職員、重要な任務になるかと私は考えるわけでありませぬ。前もつてこれを律する法律をつくつておけ、これは私はまことにこのもつともなことを考えます。問題は、どうして根本的なものをつくるか、どうして修正的なる法律になつてしまふかと思つておられます。問題はやはり、今申しました法律で律するものよりは、今申しましたように、經營の任に當る者がいわゆる新しい經營、新しい氣持、方針で運営して行くことが私は最も重要ではないかというふうに考へるわけでありませぬ。ただいま御注意を受けましたこのほかにも、もつと根本法を用意するといふことは私どもとしては

たしておらない次第であります。○高瀬委員 なおいろいろ修正に關する意見がありますけれども、修正意見を公式に提出するときに譲りまして、私の質問はこれで終ります。

○井谷委員 私は第五十三條の、今高瀬さんからお話になりましたことと大體考えが似通つて來るものであります。運輸大臣の認可または許可を要する事項に、旅客、貨物運賃の基本貨率を除く旅客定期運賃、小口扱運賃、貨物等の運賃、料金設定に關しては運輸大臣の認可を要することとする必要があることと思つておるのであります。基本貨率は國有鐵道運賃法によつて國會の議決を要すること今の御説明の通りであります。運輸大臣の決定にまかされておる旅客定期運賃、小口扱い、貨物運賃等は國有鐵道運賃が私鉄運賃決定の標準となること、及び私鉄運賃がすべて運輸大臣の認可事項となつておる關係から見ましても、總裁の決定にまかせず、また運賃決定の重要性にかんがみましても、運輸大臣の認可事項としておく必要がある、このようにふうに私も思つておるのであります。

次に運輸大臣の許可または認可を受けなければ、かの運輸事業を譲り受けがでることとなつておるのであります。これは今後すべて合意による譲り受けのみになるのであります。公共の福祉を増進するため必要であるときは、地方鐵道法の第三十條以下政府の地方鐵道買収の規定、軌道法第十七條の公共團體の軌道買収に關する規定と同様に、これは公共の福祉のためであります。ならば、場合によつては強制買収をなし得る規定もここに設ける必要があ

る、私はこのように考へるのであります。それから第五十四條の監督上の命令及び報告というところでありませぬが、公共の福祉を増進するため、運輸大臣は鐵道の新線建設あるいは連絡、自動車營業開始等を命令し得ることを規定しておくことが必要だと思つて、またこの場合、損失のあつたときには、公共性にかんがみまして補償するということも規定しておく必要があると思つて、規定を設けておく必要があると思つておられます。また同條の二項において報告をさせることができるというだけではなくして、これは監督上必要がありと認めましたときには、運輸大臣は業務場あるいは帳簿等を臨検するといふことが必要であると思つておられます。この点についてお伺ひいたします。

○加賀山政府委員 お答えいたします。第一の定期並びに小口扱い運賃につきましても、先ほど高瀬委員にお答え申し上げた通りだと私は考へておるのであります。ただいまの運賃法では定期の割引貨率の最小限度が示されておるだけで、その中の定期運賃を定めることは運輸大臣の権限になつておるのであります。その定期が私鉄の運賃等と非常に関係が深く、これではいかんということであれば、これは本法の問題ではなくして、むしろ運賃法自体の問題にならうかと考へるのであります。まして、運賃法の修正を行かなければならぬのではないかと考へておられる基本貨率が國會にかけられる以上は、定期運賃についてももう少しはつきりしたものが示される必要があるのではないかと考へるのであります。本法でこれを運輸大臣の権限に持つて行

くというより、その方が本筋ではないかと考へられるのであります。しかし、ただいまのところはいたしましては、既定の割引率なるものはなか／＼急激な変更はできませんので、結局一般運賃率をきまれば、自然に定期の貨率もきまるといふかっこうになつておるので、現在としてはさしあたつて支障がないといふことは先ほど高瀬委員に申し上げた通りであります。小口の方も同様であります。これは現在車扱の基本貨率は國會できまる。車扱の個別の貨率をきまれば、小口扱いを全然別個の貨率をきめるといふことは、実は現在のところ貨率技術上できないことであつて、小口扱いのきめ方が悪ければ、結局せつかく一車にまとまるものがわかれて出て小口になるといふような關係上、必ずここにコンスタントな比率を保つて行かなければならぬといふ關係に立つておるのであります。従いまして車扱の基本貨率がきまれば、自動的に小口の貨率もきまるといふ性質のものであります。決して車扱の貨率以上になつたり下つたりすることはできないといふことは、御承知願ひしたいと思います。それから次の強制買収の問題であります。これは現在の地方鐵道法の改正、修正をどうするかといふことにかかると考へておられますけれども、今回の法律によつてパブリック・コーポレーションになりまして、これは一つの國の機關がやつていふといふかっこうになつて、やはり公共の性質が非常に強いといふ点からいたしまして、井谷さんが言われますように、強制買収といふものは残しておいた方がいいのではないかと考へるわけでありませぬ。これは人によつてい

ろいろ御見解もあらうかと思つておられます。それから第五十四條の問題でございます。監督上必要な命令といふことについては多少疑義があるかと存じますが、この第一項によりまして、運輸大臣が日本國有鐵道に對して、公共の福祉を増進するためならば、相當所況な命令ができると解して、もいひではないか。これは疑義があるかもしれませんが、考へてもいいのではないかと考へておるわけでありませぬ。四十三條の一項において「政府は、日本國有鐵道に損失を生じた場合において特別の必要があるとき、交付金を交付することができる」となつておられますが、この規定の適用によつて、一般會計からの交付を受けることができるというように解釈ができるのではないかと考へます。それから五十四條の二項の方を報告だけなくして、検査もできるようにしたいのではないかと考へます。これはまづたくさうと考へる次第でありまして、報告まですることができるといふならば、検査もすることができるといふよりもすべきであると思つておられます。

○原(彪)委員 大臣がお見えにならないうちでありますから、あとで御答弁を承つてもよろしいのであります。民主自由黨單獨内閣であります。運輸行政に對しても民主自由黨の政綱政策が浸透されていなければならぬと私は思つておられます。民主自由黨の運輸行政政策といふものは、自由主義を標榜する關係上、おそらく鐵道の國有國營なんといふのは反対では

ないかと私は思います。またさような政策を新聞紙上でも拜見したことがあるように記憶しておりますが、その点をひとつ承りたいのであります。もしそうであるとすれば、この国有鉄道法案の内容は、およそかけ離れたものであると私は思います。公共企業体というものは、マニフェストにあつて、せねばならない至上命令ではございませぬが、公共企業体の内容に、多少なりとも民主自由党の政策の現われというものがあつていいはずではないかと思つてあります。ほとんどさうな気がして、いふところでは、この点について大臣はどのようにお考えになつておるか、私は承りたいと思つてあります。

なお逐條的に二、三點御質問申し上げたいのでありますが、第一條に「日本国有鉄道を設立する」ということが書いてありますが、日本国有鉄道だけでは主体がないような気がいたします。日本国有鉄道と、何かそこに團體を表わす名称があつてよいのではないかと私は思つております。これはいきなり日本国有鉄道だけの名称のようでありませぬが、一体これは日本鉄道公社でありますか、あるいは日本国有鉄道にござるお考えであるか、承りたいと思つております。あとで一括して御答弁願ひたいと思つております。それから第一條の條文中に「國が国有鉄道事業特別會計をもつて經營している鉄道事業その他一切の事業を經營し」とありますが、その他一切の事業という言葉は、どういふふうなお氣持であるか、私は經營しておる鉄道事業及びこれに付随する一切の事業という方が妥當ではないかと

思いますが、その他という意味を承りたいと思つております。

それからもう一點は、名称が日本国有鉄道ということよりは、あるいは公共企業体というものが至上命令でありますならば、もう少しやわらかな言葉の方がいいのではないかと私は思つております。國民に最も親しみやすいような國民鉄道とか、あるいは何かもつといふ名前があるのではないかと私は思つております。それからこの前正木委員が御質問されましたが、この質問も重複するかもしれませんが、この法文を見ますと、命令系統というものが非常にあいまいであるやうであります。運輸大臣は國有鉄道を監督するし、監理委員会は指揮統制する権限と責任を有するところ、總裁は業務を總理するところになつております。この言葉が非常にあいまいであつて、どこが運營の指揮命令系統の主体になるかを危ぶまれるやうに私は感じております。正木委員の質問の中にも、監理委員会は決議機關か諮問機關かという御質問がありました。私もこの前の當局の御答弁は納得が行きかねるのであります。大事な点でありますので重複するかもしれませんが、監理委員会の各委員が平等に、共同責任を持つて、指揮統制に対する権限と責任を持つのであると私は思つております。また別個に業務を統理するといふことは、非常におかしな形になるやうに思つております。この点をひとつはつきり御説明願ひたいと思つております。

業、工業、商業、金融業、これ以外の職業は、逆に言つて監理委員になれぬといふことにもなると思つております。大体この四つの職業は經營には最適なものであります。それ以外に經營の適任者もあるのではないかと私は思つております。

その点をひとつ御意見を承りたいと思つております。それから第十二條第四項に「政黨の役員は一年間監理委員になれぬ」といふことがあります。そうすると第三項にある國務大臣、國會議員といふものは政黨の役員を兼ねておる場合が多いのであります。結局は第三項の國務大臣、國會議員といふものも、それをやめて監督委員にはなれぬといふことであると思つております。どういふ理由で一年間の期限を置いたか、その点を承りたいと思つております。それから監理委員を名譽職とした理由であります。これはむしろ有給として常時監理委員会に出席せしめるべきである。指揮統制に対する権限と責任といふこの職務上の権限からすれば、常勤で俸給をもらつて方が妥當じやないかと思つております。名譽職とした理由を承りたいと思つております。

じ條文がこれに上つておるのであります。この前の國會におきましても、獨立採算の問題は、運賃値上げの問題とからんで、やかましく申し上げたつもりであります。ほんとうに第一條の條文を生かすために、獨立採算をどの程度おやりになるか。この法案によつて、どういふ條文によつて、どういふふうな獨立採算を積極的におやりになるか、その点を承りたいと思つております。大体氣づいた点だけ御質問いたします。

○加賀山政府委員 最後にお話になりました、獨立採算の問題でございませぬが、本法律におきましては確かに内容的に獨立採算をとる形には相なつておらないのであります。従いまして獨立採算の問題はまた別個の問題として今後考へて行かなければならぬ問題であると思つておるわけでありませぬ。いろいろ意見を申し上げることが許されるならば、現在の經濟事情のもとに、急に獨立採算をとるといふことが容易であるかどうかという問題はあろうと思つておるけれども、今後これがコーポレーションになります以上は、必ずや獨立採算の問題が非常に大きな問題になるかと考へられます。これらの問題はあつて今後の運營に當る監理委員会並びに總裁から役員、職員の大なる關心事となり、努力すべき事項として引續きやつて行かなければならぬ問題であると思つておる次第であります。この法律の中にその意氣込みが必ずしも入つておるといふことは私は申せないと申します。ただ先ほども高橋委員の御質問に対してお答え申し上げたのであります。能率的な運營によつてこれを發展せしめ、公共の福祉を

増進することを目的としてやつて行かなければならぬといふ、この第一條の精神からいたしました。今申しました監理委員会並びに役員、職員にしてこの運營に當り、經營に従事する者といふたしましては、やはりこの新しい革袋に入るのを機会に、私は必ずや内部的に、さういつた能率的な運營といふことは、最大の問題として考へて行かなければならぬ問題だと思つております。この問題はもろもろパブリック・コーポレーションになつたからどういふことではなく、ほんとうを申しますれば、過去においても、現在においても、心がけていなければならぬ問題であります。ただいまといつたしましても、従事いたしております従事員は、できるだけ能率的な運營によつてやつて行こうといふことを努めておられますけれども、私といつたしましては、こつたつたり新しい革袋に盛られた機會に、切りかえがやりやすくなり、非常にいい契機になると思つておることは、私は言えると思つておる。この点からは、獨立採算を極度に達成する自信があるかと言われましても、現在といたしましては、この法律自体によつてはさういふ自信があるといふことは、申せないと申します。

それから名前といたしまして、日本国有鉄道はしり抜けて何だかえたいが知れず、廳か公社かわからぬといふお尋ねでありましたが、これは從來の慣例でございませぬ、必ず廳とか、公社、あるいは公團といふ名前が使われるのが例のやうであります。当初におきましてわれわれを考へますときに、あるいは總廳、あるいは公團、あ

るいは公社というような名前を考えておつたことも事実であります。これは必ずしも何も諸外国のまねをするといふことが能はございませんが、たとえばカナダの國有鉄道がカナディアン・ナショナル、レールウエーズという名前のもとに、経営体そのものを示すという例から申しまして、かような名前をかりたとつた次第であります。従いまして願が、公社かと言われましても、問題は願ならどうだ、公社ならどうだというようにおのずから特徴はございませうが、そのどれに入るかということになりますと、なか／＼今度の性質から申しまして、願で表わす、あるいは公社で表わすという性質ではなくて、まつたく新しい性格を持つたものであるということ、申し上げるよりはかかないと思つております。

それから一切の事業云々でございませうが、これは現在いわゆる運輸省鉄道總局といたしましてやつております事業を、そのまま継承するといふ意味で考えて、一切の申しました次第で、この第三條にその内容は明らかにされておるわけでありませう。鉄道事業のみならず、これに連絡船並びに自動車運送事業その他四号、五号等を含めまして、第一條には簡単にこれを「その他一切の事業」というように明らかにしている次第であります。

それから日本國有鉄道とするならば、國民鉄道の方がいいやないかという御意見でございますが、私はまことにけつこうな案だと考ふる次第でございます。日本國有鉄道と申しますのも、考え方はまつたく原さんの言われる氣持を出しているつもりでございまして、言葉をさらに長く言うならば、

日本國民有の鉄道である、日本國民が所有している鉄道であるという氣持で言うわけでありませう。それを日本國有鉄道と言ふか、あるいは日本國民鉄道と言ふか、私は拘泥する必要はないじやないかと考へます。

それから命令系統でございませうが、運営にあつてこれを執行する立場に立つのは總裁であることは明らかで、その点を總裁のところで、業務を代表して、總理するといふふうに表示して

いるわけでありませう。ただこれが非常に公共の福祉に關係あり、先ほど申しました國民の所有する大きな鉄道でございませうがゆえに、總裁の一存でこれを執行するということも、パブリック・コーポレーションになる以上は適當でない。従つてさらに民主的にこれを運営するといふ立場から、監理委員会を設けて、總裁が業務を執行して行くにつれて、重要な事項について仕事のやり方を示す機關を設けた次第であります。従いましてこれはあくまでもコーポレーションの内部的な機關である。

運輸大臣は外に立つて、大きな問題については、特に政府としての責任をもつて監督の任に當つて行くといふ立場に立つてゐるのでありまして、この点から申しまして、運営上一應分限ははつきりしてゐると考へるのであります。が、實際問題にあたりましては、それらの点について当初といたしては、いろいろ問題もあろうかと考ふる次第であります。ただ命令系統が明確でないと言われるわけでありませうが、この点につきましても、意思決定と、運営にあつて國有鉄道を代表して執行の任に當る總裁以下に、相當の力を持たせて運営をして行くといふところに、こ

のコーポレーションの特質がなければならぬのではないかとこのように考へております。

それから監理委員の資格のところ、運輸業、工業、商業、金融業の四事業のほかは、監理委員になれないのではないかと考へてありますが、確かにこれは限定的でありまして、日本國有鉄道の経営について最も密接な、關係の深いものの経営に當つては、しかもその経営について廣い経験と知識を有する人がぜひともいるのではないかと。五人でございませうがゆえに、ほかの廣い面からとるよりも、むしろ最も關係の深いところから監理委員会の委員が選任されるのが最も適切ではないかと、このように考へる次第であります。

それから政党的役員をした者は一年以内はいけないではないかといふことでありませうが、この第四号によりまして國務大臣、國會議員、その他政党的役員であつた方は、一年間は監理委員会のメンバーには入れないことになつておるのでありまして、これはこの日本國有鉄道なるものは、できるだけ政党的色を避けることを本旨として規定したものであります。

それから監理委員は常勤にした方がいいのではないかと考へられるわけでありませうが、確かにこれは一つの見方だらうと私は考へるのでありまして、これほどの重要な経営について、指導、統制の権限と責任を持つ監理委員でありませうから、確かに常勤といふことは考へられる。常勤にしなければ理由の最も主要なるものは、結局この監理委員会の委員となつていただく方は、たいていプロパーな業務の経営

に當つておられて、そこからなか／＼からだを動かさせない。それをやめて専任に鐵道の監理委員会に入ることが、なか／＼困難ではないかといふような考慮から、むしろ経営を本來の仕事にしておられても、その経験と知識とを、廣く國有鉄道の経営に入れていただく方がいいのではないかとこのように考へておられて、特に常勤といふことにしなかつた次第であります。

○原(影)委員 そのすると監理委員会は決議機關でありますか。運輸行政の重要な事項を監理委員会で審議して決議したものを、總裁が実行するといふ決議機關でありますか。

○加賀山政府委員 もちろん議決の方等も規定しておりますように、議決機關であることは間違いないと思つておりますが、意思決定をすべて監理委員会がやつて、その監理委員会の意思を、總裁は執行するだけかと思つて、これはまた當つていないと思つております。従いまして總裁は日本國有鉄道を代表し、その業務を總理するといふ立場上、意思の決定機關は總裁であると思ふべきではなからうかと思つておられます。ただその指導と統制の権限と職費が監理委員会にあるわけでありませうから、重要な事項については監理委員会に諮つて、それが加わつて總裁の意思決定になる。また總裁が意思決定をして行つたことが、監理委員会の意圖と反した場合、その分は總裁が監理委員会に対して責任を負ふことになる。かように解釈するのであります。

○原(影)委員 この條文は平和なときはいいいのですが、監理委員会の委員長と總裁の意見が——總裁の選任を一步

誤つた場合には、監理委員会の運輸行政に對する考へ方と、總裁の持つておる識見といふものが違つておる場合が起り得る可能性が多いとも考へられます。監理委員会の委員長の権限と總裁の権限、これは今長官のお話ですと、總裁は國鉄を代表して一切の執行機關、意思決定機關であるといふことになる、監理委員会の全部の議決よりも、一番強いものになつてしまふのであつて、そうすると監理委員会の意見をなさなくなるように思つておるのです。もう少しわかりやすく御答弁いただきたいのです。

○加賀山政府委員 その点はたしかにそういう点はあろうと思つておるわけでありませうが、それもまたかえつて妙味ではなからうか。結局非常に強い独裁制も一つの方法であらうかと思つて、そこに監理委員会といふのを設ける、チェックするといふ立場をとつてゐる。いわゆる民主的經營をねらおうといふことにならうかと思つておられます。従つてこつた大きな事業經營につきましても、それが内部的にもチェックアンド・バランスの機構として考へられる。その上にするでもないといふことがかえつて妙味があるのではないかと。總裁だけが非常に強い権限を持つて、監理委員会は單に諮問機關にすぎないといふ場合も考へられるわけでありませうが、これは總裁が強過ぎるといふことになりませうし、また監理委員会がトップに立つ機關として——

監理委員会は五人でございませうから、これが民主的にきめられるといふことはあるいは言えるかもしれませうが、監理委員会の意思をそのまま、また總裁

が執行するということでは、総裁はまつたく支配人みたようになつてしまふといふことでありまして、総裁と監理委員会との関係は、私どもの見解としては、從來日本にもあまりないし、あるいは外國のパブリック・コーポレーション等の制度とも多少違つている点もあるかと思ふのでありますが、そこにチエック・アンド・バランスといふことが考えられるので、運用いかによつては、私は非常に妙味を發揮し得るのではなからうかといふふうに考えております。

○原(彪)委員 運営いかによつては、よい場合はそうですが、悪い場合が非常に多くあるような気がします。これを普通の株式会社にとえれば、重役会の総意によつてできた社長が、陣頭指揮でもつて業務を執行する。陣頭指揮をする社長が、法文にあてはめると総裁のようになると思ふのです。そうすれば、それが執行機関としては田溝に行くだらうと思ふのです。委員長イコール総裁といふようなかつこうで行つた方が、監理委員会は合議制です。その方が非常に仕事はやりよく、総裁の力も強くなるのではないかと私は思ふのであります。いかがでしょうか。

○加賀山政府委員 実はそういう例もあるわけでありまして、総裁が監理委員会の委員長、あるいは理事会の委員の長となつている場合もあるものでありますけれども、その場合は総裁が鉄道の経営について、特殊の人であつて、非常にこれは他に比類を見ない人である。そういう場合にこういう例が外國にもあるようでありまして、そういうことであるならば、総裁に非常に強い権

限を持たして、ほとんど独裁的にできるといふようにしてやることは、その能力を生かす意味において、かなり効果があつてよいことであるといふように考えますけれども、そういう人ばかりもなか／＼得られないのでございませう。従つてそこに監理委員会というものを持つて来て、そこに総裁に自主的に腕を振らせる余地を残しつつ、監理委員会がチエック・アンド・バランスをとつて行くといふ考え方は、私は必ずしも成立たないのではないといふふうに考えるわけでありませう。悪い場合はかりを予想いたしますと、原さんが言われるようなことになるわけでありませうが、國有鉄道の経営等のごとき非常に技術的な一経営の面におきましては、國家的の利益から考へて、私は非常に大きく開くことはあまり考へられないといふように考へるのであります。もしそれが相反した場合は、当然総裁は監理委員会に対して責任を負うといふ規定も設けられておるわけでありませうし、その点についても、私は心配はないではないかといふような考へえを持つております。

○原(彪)委員 これで質問を終わります。  
○前田(節)委員長代理 それではきょうはこの程度で散会いたしました。引き続き打合会をいたしたいと思います。なお次会は明二十六日午後一時より開会することにいたしましたと存じます。きょうはこれで散会いたします。  
午後三時二十二分散会

〔参照〕  
海事件裁等に関する法律案(政府提出)に関する報告書  
〔都合により最終号に掲載〕

昭和二十四年一月十五日印刷

昭和二十四年一月十六日発行

衆議院事務局

印刷者 印刷局

(第一類 第十三号)

三三七