

第三回國會 運輸委員會公聽會議錄第一号

昭和二十三年十一月二十日(土曜日)

午前十時四十分開議

出席委員

委員長 有田 二郎君

理事 前田 郁君

小笠原八十美君 岡村利右衛門君

田村 虎一君 松本 一郎君

山本 猛夫君 井谷 正吉君

境 一雄君 成田 知巳君

正木 清君 志賀健次郎君

矢野 政男君 館 俊三君

出席公述人

加藤 開男君 黒澤 清君

清水 慎三君 鈴木 清彦君

田中 二郎君 仲矢 虎夫君

吉阪 俊蔵君

出席政府委員

運輸事務官 荒木茂久二君

委員外の出席者

運輸次官 下山 定則君

専門員 岩村 勝君

専門員 堤 正威君

本日の公聴会で意見を聞いた事件

日本國有鉄道法案について

○有田委員長 これより運輸委員會公聴會を開きます。

本委員會が、日本國有鉄道法案の審査にあたりまして、本日特に公聴會を開き、利害關係者及び學識経験者等の公述人各位より、日本國有鉄道法案についてという案件に關しまして、御意見を聞くことといたしましたゆえんのもの、申すまでもなく、國有鉄道がその規模においても、形式、内容にお

きまして、わが國最大の公企業であり、國民生活と密接不離の關係を有し、その健全なる發展は經濟再建にとつて一大前提でありまして、國家社會に及ぼす影響のきわめて大なるにかんがみ、その國有鉄道の機構改革について、一般國民諸君がひとしくこれに大なる関心を寄せておるからなのであります。ゆえにかゝる重要な日本國有鉄道法案の審査にあたり、廣く國民の声を反映せしめるために、多年の経験と研究とに基く貴重なる御意見を拜聴いたすことは、委員會における本案審査に一層の權威を加えるとともに、その遺憾なきを期し、もつて國民の代表としての使命を十分果すに多大の參考になることと、確信いたす次第であります。私はここに委員長として委員會を代表し、公聴會に御出席くださいました公述人各位に、深甚なる謝意を表しますとともに、日本國有鉄道法案について忌憚なく、あらゆる角度より御意見を述べられんことをお願いする次第であります。

なほこの際念のため公述人の方々に申し上げておきたいのでありますが、衆議院規則第八十二條、第八十三條、及び第八十四條によりまして、公述人の發言の場合には委員長の許可を要すること、またその發言は意見を聞くこととする事件の範圍を越えてはならないことになつております。また委員は公述人に対する質疑はできるものであります。が、公述人の委員に対する質疑はできないことになつておりますので、念のため申し上げておきます。

それでは會議を進めるにあたりその順序を申し上げますと、公述人の全部の方から御意見の陳述が終つたあとで、委員の方の質疑に入りたいと存じます。なお時間の關係から、公述人一人當りの發言は大体三十分以内としたしまして、發言は發言席でお願いいたします。發言なさるときには御職業と氏名をお述べになつていただきたいと思ひます。

それでは本日の公述人の御氏名を一應御參考に申し上げます。委員會では八名選定いたしました。そのうち朝日新聞社、行政監察委員の野村秀雄氏が欠席の旨申出がありましたので、七名の方から御意見を聞くことといたします。その七名はすなわち横浜經濟專門學校教授

黒澤 清氏
田中 二郎氏
清水 慎三氏
鈴木 清彦氏
加藤 開男氏
黒澤 清氏
田中 二郎氏
清水 慎三氏
鈴木 清彦氏
加藤 開男氏
黒澤 清氏
田中 二郎氏
清水 慎三氏
鈴木 清彦氏
加藤 開男氏

ため申し上げておきます。

それでは會議を進めるにあたりその順序を申し上げますと、公述人の全部の方から御意見の陳述が終つたあとで、委員の方の質疑に入りたいと存じます。なお時間の關係から、公述人一人當りの發言は大体三十分以内としたしまして、發言は發言席でお願いいたします。發言なさるときには御職業と氏名をお述べになつていただきたいと思ひます。

それでは本日の公述人の御氏名を一應御參考に申し上げます。委員會では八名選定いたしました。そのうち朝日新聞社、行政監察委員の野村秀雄氏が欠席の旨申出がありましたので、七名の方から御意見を聞くことといたします。その七名はすなわち横浜經濟專門學校教授

黒澤 清氏
田中 二郎氏
清水 慎三氏
鈴木 清彦氏
加藤 開男氏
黒澤 清氏
田中 二郎氏
清水 慎三氏
鈴木 清彦氏
加藤 開男氏
黒澤 清氏
田中 二郎氏
清水 慎三氏
鈴木 清彦氏
加藤 開男氏

○田中公述人 私は東京大学教授田中

二郎であります。

この問題につきましてはまつたくのしるうとでありまして、學識経験者という意味で意見を申し上げることは、非常におこがましく存する次第であります。実は最近になりました法案を拜見しただけで、説明も何も聞いておりませんので、これを一應拜見して感じましたおもな点を、大体申し上げてみたいと思ひます。

元來この法案は公務員の爭議權を中心として、公務員法の改正の問題が取上げられましたが機縁になつて、鐵道の公共企業體への轉換を要請されることに始まつたものと思われまゝ。ところで、およそ公共企業體へ轉換させようという場合のねらいといひましたし、大体四つの点が考えられるかと思ふのであります。第一は、一般行政官廳機構をもつてする事業の運営が、官廳機構上の制約のために、その能率的な運営が不可能であるから、それを能率的な運営體制に切りかへるという

ことである。第二には、一般行政官廳機構に當るべき人的スタッフの問題でありまして、これも公務員法上の制約から、適材適所を求めるといふことが實際に不可能で、ことにその地位の不安定、恒久的な計画の樹立の困難、さらには一般従業員につきましては、労働關係その他の制約、あるいは待遇、服務關係における問題、そういった観点から、ほんとうに能率的な企業

の運営を期することが、むずかしいといふことがあげられます。これが

改正を要するという第二の点であります。第三には、一般官廳企業

の形におきましては、予算上の制約がありまして、その企業獨立採算を期するといふことがむずかしく、時宜に適した措置を講ずることに非常に困難が伴います。そういう意味で、予算上の制約から解放しようという点が考えられます。第四には、會計關係を初めとしたしまして、行政法規の上での制約が非常に嚴重にあるわけでありまして、それがまた企業の獨立な機動的な運営をはかるという上の重要な制約になつて來ます。ことに會計法上の制約、あるいは會計検査院における検査、そういったものが非常に大きな制約になつておるものと考えます。要するに官廳企業としての事業の經營は、政治上の影響を受けやすい、あるいは財政上の影響を受けやすいといふことから、眞に公益事業としての使命を全うする、あるいは能率的な運営をはかつて行くといふことが困難な事情にあります。それをあらゆる制約から解放して、自由にその企業の本來の目的を達成せしめるようにしようといふのが、一般に公共企業體への轉換を要求する理由になつておるかと思ひます。ところで今般問題になつております日本國有鉄道法案において、そういう従来の制約が十分に反省され、またそれからの解放が實現されておるかと思ひますと、いろいろの点においてなおきわめて不徹底、不十分なものがあるように考えます。

まず第一の官廳機構そのものの制約

まず第一の官廳機構そのものの制約

まず第一の官廳機構そのものの制約

という点であります。この点については、形の上では一つの公共企業体へ轉換いたしてはおりますが、その形の上自体につきましては、いろいろ問題が含まれておる様に思ひます。この法案では業務の運営を指導統制する権限と責任を持つものとして、監理委員というものを置き、そのものに実際の業務の運営に當るものとして、總裁以下の役員及び職員を持つております。この官廳機構上の制約から解放して、

獨立企業として自由に能率的な運営を果さしめるためには、實際の業務の運営を担うにたします總裁以下の運営者自体に廣汎な裁量権を認めるところにそれを期待することができると思ふのであります。ここでは監理委員会というものの存在がどういふものになるかによつて、かえつてそれが非常に大きな制約になる可能性も考えられます。第十條の規定からいいますと、監理委員会というものがどれだけの範圍の権限を持つておるのか明瞭でありません。ただここには「日本國有鐵道の業務運営を指導統制する権限と責任を有する」とありまして、きわめて廣汎な一般的指導統制権、そしてこれに對するかわりませんが、それについて責任を有すると明示してあります。

もしこの権限を振りまわして全体の運営に干渉するといふしますならば、役員の自由闊達な企画、その運営といふものは、これによつて完全に制約されてしまふことになるおそれがあります。その意味からいまして、この行政機構上の制約から解放するといふ見地を貫くといふと、この監理委員会の権限、特に總裁の人事に關する権限とか、あるいは一種の監督的な

権限を持つに止まるという意味での、権限の限定規定を明確に示すことが必要ではないかと考えます。また考え方をいたしましては、この監理委員会という制度を完全な意味でのコミンションという形に切りかえる。國會あるいは内閣から獨立して、しかし同時に民意を代表する機關として、この新しい公共企業体の監督あるいは監督の機能になる。これは國有鐵道だけの存在として、そういう行政監督的な使命を持つていふことにするののも一つの案かと思われまが、もしこの法案の立て方をとるといふにしても、第十條の規定だけではその統制を通じて運営が非常に制約される。この法案をつくつた本來的目的が妨げられる危険が、多分にあるのではないかとことを恐れます。

次に第二の問題といひまして、人事の關係について、從來の官廳人事の制約から解放されて、適任者を總裁あるいは副總裁、理事等の役員の地位に、またその他適當な職員を、それぞれの職場に配置することができるといふことになることは、おそらくこの案の最も意味のある点ではなからうかと思ひます。すなわちその一般の職員につきましては、人事管理の自主性が認められ、その服務とか給與とか任免等につきましても、一應ここにその事業の實質に適應した定め方がされておる。この点で從來のような制限がはずされ、實際に適する内容を持つていふことができることになつたらうと思ひます。ただこの点につきましては、勞務關係につきましては公共企業体労働關係法の方に統一的に規定されて、三十五條には「この章のいかなる規定

も、公共企業体労働關係法第八條の規定を変更するものと解釈されてはならない」といふ規定があります。この規定は表現の仕方が非常にまずいと思ひますが、この規定の趣旨がもし公共企業体労働關係法第八條の定めておる各種の事項について、團體交渉の対象になり、それが労働協約の内容として定められ、それがこの章の規定を排除して優先的に適用されるということになりますれば、おそらくここに規定されておられます事業については、比較的適當と思はれる内容がそれによつて排除されるということになるわけでありまが、その点はたして妥當かどうか、多少疑問の余地があるように考えられます。

次に第三の問題として財政上の制約の問題であります。從來の官廳企業としてその能率的な運営を妨げておりました財政上あるいは予算上の制約は、この國有鐵道法によつてはほとんどまったく排除されることなく、このままこの法案の合計上の制約として残つております。その点ではこの法案は、まったく公共企業体たらしめる本來的目的の最も重要なポイントを通したものであるといふことが、言えるのではないかと考えます。もし予算上あるいは會計上の制約があるといふしますならば、從來の國鉄の障害になつておつた点はほとんどそのまま残され、結局官廳の監督統制、特に金融上の見地からの統制を受け、事業としてはあるいは役員の新しい創意を生かして行こうとする意図は、ほとんど全面的に抑えられ、結局企業體の活潑な動き、あるいは能率的な運営は期待できないことになるのではないかと、こゝ懸念いたし

す。たとえば第四十四條に、借入れについて、市中銀行その他の民間から借入金をするのができないことになつておられますが、結局國から運輸大臣なり大藏大臣の認可を受けて、長期借入金なり、一時借入金をしなければならぬといふことになりますれば、從來の制約はほとんどそのまま残つて、結局新しい役員としてその創意を生かし、活潑な運営をはかつて行く余地がなくなつてしまふのではないかと、こゝをおそれるのではないかと。

最後に第四の問題として、この法律では、今申しました財政上、會計上の制約のほかに、一般の行政法的な制約、あるいは官廳機構に盛られておられます制約が、やはり依然として残ります。たとえば會計検査のごときにつきましても、一般の行政における検査の方式をそのまま踏襲することになるといふことは、これは公共企業体としての意味をまったく失はしめることになるのではないかと。公共企業體の能率的な運営といふ点を考えてみますと、そういう点についてもちろん全面的に會計検査院の検査をはずす、あるいは國會に對する責任をはずすといふことはできませんが、新しい別個の検査の方法をここに考慮すべきではないかと考えるのであります。要するにこの法案は非常に大きな改革を斷行したように見えるのでありますが、形式上その機構の一部に修正を加えたといふにとまつて、實際上國鉄の運営、特にその能率的な運営を實現する上に役だつような改革をしていふとはいへないのではないかと、こゝいうふうに考える次第であります。

が、二、三感しました点を申し上げます。第二條に「日本國有鐵道は、公法上の法人とする。日本國有鐵道は民法第三十五條又は商會社その他の社團に關する商法の規定に定める商會社ではない。」といふ規定がありますが、「公法上の法人とする」といふことを言つた法律は今までもありませんし、また公法上の法人とするといふことが、どういふ意味を持つものかといふことも、十分に検討する必要があるのではないかと考えます。それから公法上の法人とするといふことでありますならば、あとの民法三十五條または商會社その他の社團に關する商法の規定に定める商會社でないことは言うまでもないことで、これを重ねて規定するものもおかしいし、またその規定の内容そのものがあまり意味をなさないのではないか。こゝういふことを感じます。

それから第十條が非常に疑問である。その点権限の範圍を明確にする必要がある。その「責任を有する」といふことは、一体だれに對する關係において責任を有するののか、そゝういふ点も明瞭でないといふことを指摘したいと思ひます。

十一條につきましては「五人の委員及び一人の職務上當然就任する委員をもつて組織する」とあるが、一人の職務上當然就任する委員といふのは一体だれを指すのか。これはどこに定めるのか知りませんが、あるいは運輸大臣であるのか、あるいは總裁であるのか、これも「一人の」といふことであります。規定するものが適當ではないか。こゝう考えます。

それから三十五條に移りまして、この規定の表現も、私は日本の法律の規定らしくない表現をして、同じ内容を規定するにいたしましたも、別の表現に改めるのが適當ではないかと考えます。

それから三十七條の第一項の但書も、こういう規定が必要かどうか、これも問題ではないかと考えます。

なおこまかな点については、若干実行の点について問題があるかと思いますが、一應これで私の意見を終ることにいたします。

○有田委員長 次に帝都高速度交通営団總裁鈴木清彦君にお願いいたします。

○鈴木公進人 私は帝都高速度交通営団に勤めております。鈴木でございます。國有鉄道の経営形態のあり方については、從來一部の人の間に私的に議論せられておつたのでありますが、七月二十二日の内閣總理大臣あて連合國最高司令官の書簡によりまして、この組織を何らかし处置しなければならぬことになり、ここに日本國有鉄道法案が提出されたのであります。これが、これからこの法案についての意見を述べさせていただきます。この法案は、先ほど申した通り、國有鉄道がその性質上、独占的であり、かつ國民の経済的基本的要素を多分に含んでおるものであります。民間企業ではおもしろくないと思ふのであります。かつ國有鉄道が非常にただいま申しましたような龐大の組織で、その業務内容も、時間的にまた規律において厳守しなければ、こうした統一の作業ができないということから考えますと、國家的権力の基礎な

くしては、今日の社会状態において連

行することにはなかつて、むしろかしの

はないかと思ふのであります。またこ

ういふ龐大な組織及び資産を有してお

るものを民間事業とすれば、政治上、

経済上に対するところの支配力という

ものが非常にこの企業から生ずるの

で、やがて第二の財閥を生ずるおそれ

なしともいたしませんので、こういう

点はわれ／＼はもとより反対しておる

ものであります。それだからといつ

て、現在の國有鉄道が國營のままの企

業体であつていいかということになり

ますと、その政治上、行政上の制約を

受けてその活動が非常に非能率的であ

るというところは、いかなる事実なの

であります。國有、國營の鉄道が公共

の利益に役立つというところは、言えるの

でありますけれども、能率的でないとい

う点から、第一次歐州戦争後各國

が、この國有鉄道の企業形態にかなり

の國家上の制約、行政上の制約を緩和

して來て、これに自主性を與えて行つ

たという事情があるのであります。そ

れでならば、この國有鉄道に伸縮性を

與え、自由活動を與えるようにするに

はどうしたらいいだろう、またこの日

本國有鉄道法案が、はたしてそれを與

えておるだろうかということを、われ

われは審査しなければならぬと思ふ

のであります。先ほどからたび／＼申

しました通りに、國有鉄道の不活発性

は政治、行政上から受けるところの制

約が多いということによるのでありま

すが、しかしながら、國有鉄道であつ

て、國民に至大な關係があるものが、

全然國家の政治から初り離されて運営

されるというわけには行かないのであ

ります。しかしながら國家の政治的影響

によつて、その都度營業運営の方針

が変更せられては、一貫した効果のあ

る作業はできないのであります。この

矛盾をいかに解決するかということが

國有鉄道運営上における一大問題だと

思ふのであります。

政治行政上からの干渉は財政面から

も受けましようし、人事面からも受け

ましようし、業務監督上の面からも受

けると思われますが、まず第一に人事

面の方から申しますと、國有鉄道の役

員が政治勢力によつて影響をされて、

自己の創意と責任とを乱されるという

ことは、最もその運営に支障を來すも

のたと思ふのであります。この点につ

いて、この法律は第二十條の總裁、副

總裁及び理事の任命及び任期におい

て、第二十一條の役員資格におい

て、第二十二條の總裁、副總裁の罷免

規定において、相當の考慮を拂われて

おるようであります。また企業的業務

を行うところの國有鉄道の職員が、一

般官廳の職員とその資格要件が異なる

ものであるというところは、申すまでも

ないのであります。この意味から公

務員法の適用が排除され、また人事院

の制約を受けないで行くということは

けつこうだと思ふのであります。ただ

職員は給與が予算という面から實際上

の行政上の制約を受けるのではない

か。この点は財政上の問題としてかな

り考慮せらるべき点ではないかと思ふ

のであります。

次に行政官廳の監督指導面であり

ますが、この日本國有鉄道は、運輸大

臣及び財政面において大藏大臣の監督

に服することになっておりますが、そ

の監督の範圍は、財政面を別にすれ

ば、いわゆる運輸大臣から受けるとこ

の監督面を見れば、これに盛られて

おる規定というものの対しましては、

大体において妥當であり、普通行われ

ておる規定だと思ふのであります。た

だ實際面において運輸大臣がこの國有

鉄道に対していかなる命令をなすので

あるか、また實際上どういふような監

督をなすのであるかということが非常

な大きな問題でありまして、運輸省と

しては、できる限りこれに干渉しな

いで、公共企業体の責任と創意で事業

を運行せしめるように考えなければなら

ぬと思ふのであります。日本國有鉄

道は運輸大臣の監督のもとにありま

すが、監理委員會の統制指揮に服しな

ければならぬことになっております。も

とよりこの監理委員會は日本國有鉄道

の内部の機關であり、運輸大臣は外部

の機關であります。運輸大臣の監督

方法と監理委員會の指導統制のいかに

によりましては、國有鉄道の役員は二

重の煩雜なる干渉を受けることになつ

て、運営において活発なる行動を阻害

せられると思ふのであります。ただい

ま田中さんが申されたように、こ

とに監理委員會の權限の内容、及び運

輸大臣、監理委員會及び日本國有鉄道

の總裁が、それ／＼だにに責任を負う

かということを明確に示す必要がある

と思ふのであります。

次に國有鉄道が國營であるために、

經濟企業体としての伸縮性並びに活発

性が阻害せられておる最も大きな点

があります。従つてこのたびの改革にあ

たりましては、公共の福祉を擁護する

というために欠くべからざる限度以外

は、一般財政から分離して、企業の經濟

的自主性を尊重して獨立採算制による

能率的な運営をなさすべきものと考え

ます。

三

第一類第十三号附屬の一

運輸委員會公聽會議錄

第一号

昭和二十三年十一月二十日

732

るのであります。経済的自主性は一ぺんの会計制度から離脱して、運賃の決定が独立的に決定されることが必要だと思ふのであります。御存じのごとく一般官廳は租税という確定収入をその財源とし、消費單位として行政事務を行つてゐるので、収入が租税である關係と、その支出が必ず予算に合致して行かなければならないという法的拘束を與へるために、議会の協賛を必要としておるのであります。これに反して

られておる。見方によつては、現在の運賃よりもかえつて運賃にいくような状態になつておるのであります。もとよりこの歴大な組織を一氣に改革するには、多少の弊害が生ずるという考へから、この三十六條の中に、暫定的規定であるような文句を挿入されたのだと思ひますが、いやくも改革する際においては、思ひ切つてこの点を改正せられるといいと思ふのであります。

最後に現行鉄道國有法と鉄道敷設法の廃止または改正案が、同時にこの議會に提出されないといふことに對して、私は不思議に思ふのであります。ことに國有鉄道は國家の鉄道に對する根本思想を現わしてゐる法律であります。日本國有鉄道が制定せられれば、この点においてその思想の変更を意味してゐるものだと思いますのに、これが同時に廃止の法律が出ないといふことを、私は不思議に考へるのであります。また國家が鉄道建設を必要とする際に、これを日本國有鉄道に命じて建設せしめるところの規定がないのであります。これはいかにかと思ふのであります。ただ日本國有鉄道も經濟自主、獨立採算制を持つところの企業でありますから、もし國家が命じて、採算のとれない線路であるならば、これに補償をしてもいいのでありますから、その補償ができるという條件付の規定を挿入して置くべきものではないかと思ふのであります。また國有鉄道は年々二百四十億程度の工事を必要としてゐる。それに対する資金が必要なのであります。それらの資金がすべて政府からの借入金のみで、民間から借り入れることができない方法にこの法案はなつております。資金の獲得方法は政府の借入金によつてのみ行くといふことは、当該行政官廳の干渉を受けることが非常に多くなりまして、いわゆる經濟企業体の運営に對しては、非常に難澁をきわめるものではないかと思ふのであります。

以上申し上げましたことが大體私の考へ方でありまして、要するに鉄道は一面經濟企業で、能率的でなければならぬ性格を持つてゐる。ところが他面國民の福祉に重大なる關係を持つておるのでありますから、兩者の円滑な調整を目的としてこの法律案が出たと考へます以上、政治、行政上からの自主性、さらに人事、財産面からの自主性が強く現われなければならぬと思ふのであります。にかかわらず、本案は特にその根幹である財政面における自主性の欠如がはなはだしくして、せつかくの公企業体を採用しておりながら無意味に終らしめるといふことは、先ほど田中先生の申された通り、私といたしましても非常に遺憾であるといふことを申し添へまして、私の意見を終ることにいたします。

今日戰爭を放棄いたしました平和日本におきましては、この理由もはや存在しないのであります。次に私所有私營を認めない社會主義の實行のために、國有とすることがあり得るのであります。が、そういうイデオロギイに基いて、はたして今回の法案ができたのでありましようか。この点は第一條に能率的な運営を確保して、これによつて公共の福祉を増進することを目的とするところでありまして、はつきりとこれはイデオロギイに基いたものではない。また軍事上の理由に基いたものでもない。單なる能率運営、公共福祉を目的とするものであるといふことを、ひとつはつきりさせていたいただきたいと思ふのであります。ところで公共の福祉とは何であるか、これを輸送の上からのパブリック・インタレストと申しますと、結局人及び貨物の運送を低廉に、迅速に、安全に、また快適に行うといふことに歸するのではないかと。運賃をできるだけ安くし、サービスをよくする。改善する。こういうことが目的ではないかと思ふのであります。この目的からして、はたして今回の法案が妥當であるかどうか。あるいはパブリック・インテレストの形のものか、その目的の達成に適當であるかどうかといふことも、検討しなければならぬのではないかと思ふのであります。第二の問題は、國有鉄道の範圍の問題であります。形式的には法律の第一線でもつて國有鉄道事業特別會計をもつて經營する鉄道事業、こういうことになつております。けれどもこれは形式的のきめ方でありまして、實質的の限界といふものは明らかではないのであります。將來國有鉄道の膨

るのであります。経済的自主性は一ぺんの会計制度から離脱して、運賃の決定が独立的に決定されることが必要だと思ふのであります。御存じのごとく一般官廳は租税という確定収入をその財源とし、消費單位として行政事務を行つてゐるので、収入が租税である關係と、その支出が必ず予算に合致して行かなければならないという法的拘束を與へるために、議会の協賛を必要としておるのであります。これに反して

次には運賃の決定の問題であります。三十六條によつては財政法がそのまゝ適用されて、前項と同様になつておりますが、これまた非常な遺憾の点であります。國有鉄道の収入の大宗は運賃であります。従つて獨立採算制、經濟的自主の観点から見て、一應國有鉄道みずからその責任によつて運賃を決定するのが至當だと考へられます。が、なほ／＼申し上げました通り、獨占的な公共福祉の擁護から、國有鉄道の當事者の恣意に運賃の決定を任すことは、考へるべきことだらうと考へます。そうかといつて財政法第三條のよ

うに國会の議決を経なければならぬといふことは、度が過ぎておると思ふのであります。國会は經營狀態の細目を知る余裕もなければ、またともすれば政治勢力によつて左右せられるきらいなしとしないのでありますから、この法は改正せらるべきが至當だと思ふのであります。このことについて各國を見ましても、みな立法及び行政の府から獨立したところの、運賃制定の機關を持つてゐるのであります。日本國有鉄道の場合においても、法律の定める獨立の專門機關を持つて公正にして合理的な運賃が決定せられることを望んでや

らない性格を持つてゐる。ところが他面國民の福祉に重大なる關係を持つておるのでありますから、兩者の円滑な調整を目的としてこの法律案が出たと考へます以上、政治、行政上からの自主性、さらに人事、財産面からの自主性が強く現われなければならぬと思ふのであります。にかかわらず、本案は特にその根幹である財政面における自主性の欠如がはなはだしくして、せつかくの公企業体を採用しておりながら無意味に終らしめるといふことは、先ほど田中先生の申された通り、私といたしましても非常に遺憾であるといふことを申し添へまして、私の意見を終ることにいたします。

○有田委員長 東京商工会議所事務理事吉阪俊蔵君。私は東京商工会議所事務理事の吉阪であります。急に公聴会に呼出しを受けまして、十分に法案を精読し、研究する時間もございます。せん。はなはだ難澁でございますが、お許しを願ひたいと思ひます。私はこの法案の目的なり、また範圍なり、組織なり、体系といふような点にふれて申し述べたいと存じます。第一に目的の点につきまして明らかにして欲しいといふことは、何のために鉄道の事業をパブリック・インテレストの特別の獨立の法人にするか。しかしこの前に一つ根本的な問題があると思ひます。それは何がゆゑに鐵道を國營にしなればならぬかといふ問題ではないかと思ふのであります。明治三十九年に鐵道國有法が採用せられましたときの最大の理由は何であつたかといふと、申すまでもなく國防上の理由であつたわけでありまして。しかしながら

るのであります。経済的自主性は一ぺんの会計制度から離脱して、運賃の決定が独立的に決定されることが必要だと思ふのであります。御存じのごとく一般官廳は租税という確定収入をその財源とし、消費單位として行政事務を行つてゐるので、収入が租税である關係と、その支出が必ず予算に合致して行かなければならないという法的拘束を與へるために、議会の協賛を必要としておるのであります。これに反して

ただ國會は予算においては總括的の承認を與へる程度にもとめて、決算に對して重点をおくような審議に方向をかえられた方がいいのではないかと。そうすれば國有鉄道の運営が円滑に行くのではないかと思ふのであります。ところがこの点に關しまして、この法律は第三十六條の規定をして、何らの改善が加えられておらないのであります。せつかく公企業体の經營形體を採用いたしまして、この一條が、存するがために、國營の弊害がそのまま取入れ

たしませんが、要するに鉄道は一面經濟企業で、能率的でなければならぬ性格を持つてゐる。ところが他面國民の福祉に重大なる關係を持つておるのでありますから、兩者の円滑な調整を目的としてこの法律案が出たと考へます以上、政治、行政上からの自主性、さらに人事、財産面からの自主性が強く現われなければならぬと思ふのであります。にかかわらず、本案は特にその根幹である財政面における自主性の欠如がはなはだしくして、せつかくの公企業体を採用しておりながら無意味に終らしめるといふことは、先ほど田中先生の申された通り、私といたしましても非常に遺憾であるといふことを申し添へまして、私の意見を終ることにいたします。

○吉阪公述人 私は東京商工会議所事務理事の吉阪であります。急に公聴会に呼出しを受けまして、十分に法案を精読し、研究する時間もございます。せん。はなはだ難澁でございますが、お許しを願ひたいと思ひます。私はこの法案の目的なり、また範圍なり、組織なり、体系といふような点にふれて申し述べたいと存じます。第一に目的の点につきまして明らかにして欲しいといふことは、何のために鉄道の事業をパブリック・インテレストの特別の獨立の法人にするか。しかしこの前に一つ根本的な問題があると思ひます。それは何がゆゑに鐵道を國營にしなればならぬかといふ問題ではないかと思ふのであります。明治三十九年に鐵道國有法が採用せられましたときの最大の理由は何であつたかといふと、申すまでもなく國防上の理由であつたわけでありまして。しかしながら

今日戰爭を放棄いたしました平和日本におきましては、この理由もはや存在しないのであります。次に私所有私營を認めない社會主義の實行のために、國有とすることがあり得るのであります。が、そういうイデオロギイに基いて、はたして今回の法案ができたのでありましようか。この点は第一條に能率的な運営を確保して、これによつて公共の福祉を増進することを目的とするところでありまして、はつきりとこれはイデオロギイに基いたものではない。また軍事上の理由に基いたものでもない。單なる能率運営、公共福祉を目的とするものであるといふことを、ひとつはつきりさせていたいただきたいと思ふのであります。ところで公共の福祉とは何であるか、これを輸送の上からのパブリック・インタレストと申しますと、結局人及び貨物の運送を低廉に、迅速に、安全に、また快適に行うといふことに歸するのではないかと。運賃をできるだけ安くし、サービスをよくする。改善する。こういうことが目的ではないかと思ふのであります。この目的からして、はたして今回の法案が妥當であるかどうか。あるいはパブリック・インテレストの形のものか、その目的の達成に適當であるかどうかといふことも、検討しなければならぬのではないかと思ふのであります。第二の問題は、國有鉄道の範圍の問題であります。形式的には法律の第一線でもつて國有鉄道事業特別會計をもつて經營する鉄道事業、こういうことになつております。けれどもこれは形式的のきめ方でありまして、實質的の限界といふものは明らかではないのであります。將來國有鉄道の膨

なぜそういう規定を設けたかというこ

とを私たちが質問いたしましたとき、政府の最初の答弁は、その事業の本質が公共性があるからだとしたこと、説明されたのであります。それが私たちが納得が行きませんので、事業の性質に公共性があるということでしたら、地方鉄道においても同じ、電気事業においても同じ、ガス事業においても同じである。また反面日本専賣公社法によりますと、タバコの専賣なんかというものは非常に利益的なものである。こういうものは公共性はないということ、を当局に指摘いたしましたところ、当局は途中から説明を変更されました、この争議権の剝奪と労働基準法に関する例外規定を設けた理由は、事業の本質と他の一つの理由として事業の形式を考えなければいかぬ。すなわちこの第二條で公法上の法人になつておる。

いわゆる公法人の意味だと思つておる。ありますが、公法人であるから、この点から考へても罷業権は禁止しなければいかぬ。労働基準法に対する例外規定を設けなければいかぬという説明を、最近当局がされたのであります。そこで私は法務総裁、運輸大臣、法制局長官に、この第二條の公法上の法人とした意味はどこにあるかと質問をいたしました。ところが、それに対する明確な御回答はないのであります。この法律で初めてこういう法人をつつたのだと言われるのであります。この第二條を見ると、公法上の法人とする。

そうして民法第三十五條また商會社法に關する商法の規定に定める商會社ではないということだけをきめているのであります。民法の三十四條の私法上の公益法人で、私は十分この企業体の性格というものは規定できるので

はないかという質問をいたしました。が、それに対する明確な回答はない。要するに特別な規定だということ、を言われるのであります。公法上の法人というのは、先生も何か意味のわからないものだ。という御説明があつたのであります。公法人と解釈いたします。從來行政法上公法人というものは、どういふものを公法人と言ふのが正しいか、こういう日本國有鉄道というものを公法人と見ることは、おかしいのではないかと疑問を私は持つてゐるのですが、その点についてひとつ先生の専門的な御意見を承りたいと思ひます。

○田中公進人 今の御質問にお答えいたします。私がこういう規定を設けることに、今格別の意味がないのではないかと申ししたのは、公法人であるがゆゑに、今お話をいたしましたような結果、當然出て来なければならぬということになるわけでもなし、また私法人であるがゆゑに、今おつしやつたような内容が盛り込まれてはならないという結論も出て来ない。公法人であるか私法人であるかといふのは、從來から學說上非常に議論のあるところではあります。比較的色彩の強弱を公法人と呼ぶ。そうして比較的そういう特色の少ないものを公法人という概念からはずして普通と呼んでおられます。私法人といふことで説明をして行く。公法人なるがゆゑに一切の法律關係が公法的な特殊なものだといふ考え方は、かつてはありましたが、現在ではそれは認められていないのであります。そういう意味からいたしまして、ここで、公法人とするといふこと、何か全体が非常に違つた

のでなければならぬということを結論されることも、私は少しおかしいのではないかと考えます。もちろん學問上の概念として、全体として國家的な色彩が非常に強い、あるいは特にならなければ持つていないような特權を持たせられておるという場合に、學問上そういうものを分類して公法人の中に含むという意味での説明はいたしますが、法律に公法人という概念を規定したら、あとの關係がすべて公法的な關係でなければならぬという意味での論理的な關係はないのだから、であります。ここには特に公法上の法人とするといふことを、今までない例であります。特にそういうふうに表示しなければならぬ理由があるのかどうかといふことを、疑いとして申し述べたのであります。かりにそれが一般の法人でないといふことが、ここに特に示されなければならぬといひます。公法上とするといふ言葉で表現すること、これは絶対に間違ひだといふわけではありませんが、そういう規定をすることによつて、何か公法人であれば全部の關係が公法的な色彩を持つ、あるいは特殊な關係になるといふより一つの誤解が、前提になつてゐるということになりはしないか。そういう感じがいたします。國の場合でも公共團體の場合でも、一切の關係が常に公法關係といふわけではありません。ですからここで公法人だといふことを特に法規の上に明らかにすることは、その意味からいたしまして格別意味がないのではないかと考えたわけでありませう。

○成田委員 ただいまの先生の御説明でよくわかりましたが、政府では最初

實質上の關係からいつて、仕事の性質からいつて、これは公共性があるのだから、公共性があるのだから罷業権を禁止する、労働基準法に対する廣範な例外規定を設けるといふ解釈をとつておりました。が、電気事業その他を例にとつて申しましたけれども、説明をえまして、第二條を持つて来まして、公法上の法人であるからという例外規定が必要なんだという説明です。しかし、ただいまの先生の御意見では公法上の法人としたということによつて、法律關係がすべてかわるといふことは考えられないという御説明だつたと思ひますが、そう解釈してよろしいと思ひますか。

○田中公進人 私はそう解釈しております。

○成田委員 それから第二條の問題なんです。ありますが、法務總裁だとか法制局長官は、民法上の公益法人でもなし、というところを言われるのであります。が、條文の体裁でありますけれども、民法第三十條又は商會社その他の社團に關する商法の規定「云々」とありまして、三十四條の公益法人に關する規定ではないのでございませう。そして政府當局の説明では公法人でもない、民法上の公益法人でもない、商會社でもない、という説明をするのですが、そうしますと民法三十四條に定める公益法人でもないといふことを書くのが、当然だと思つてございませうが、どうでございませうか。

○田中公進人 かりに公法上の法人とするといふ規定をそのまま置くといひますと、あとのそれ以下の規定は私は全部いらぬのじやないかと思ひます。

○成田委員 わざ／＼いらないものを設けてあるにもかかわらず、民法上の公益法人に關する規定はないのでございませう。そういういたしますと、公益法人と解釈してもいいのじやないかというように疑問も出るものであります。これは私たちが民法上の公益法人と解釈いたしました。争議権なりあるいは労働基準法に対する例外規定を設けることに、反対するといふ立場をとりたいのでありますけれども、政府はその点特別の法人だといふのですが、條文の体裁からいつてもこの点は間違ひだと思ひますが……。

○田中公進人 この後段の表現の仕方が、実は非常におかしいのじやないかと思つて……。

○成田委員 ただ表現がおかしいだけではございませんで、これが労働者の根本的な労働條件に關係しまして、この二條の規定をたてにとつて争議権を剝奪し、労働基準法に対する廣範な例外規定を設けておる。この点につきましては私たちは先生の御意見を承りまして、私たちは非常に意を強くしたのであります。ありがたうございませう。

○有田委員長 田中先生に私からお願いしたいのであります。第十條をよく拜聴したのですが、十條のこの管理委員會は第一條に掲げる目的を達成するために、日本國有鉄道の業務運営を指導統制する権限、責任を有する。この件につきまして先生でありましたら、どういふような修正をなさいますか、ひとつ承りたいと思ひます。

○田中公進人 私はこの第十條の規定を、もし非常に廣く解釈しますと、業務運営の全面にわたつて指導統制がで

きることになるのではないか。それが本法の中心のねらいになっておられます。総裁以下の役員をもつて、その総意と責任において運営をして行くという根本の目的を乱すことになるのではないか。その意味からいいたしまして、責任を有するということもその責任の相手方というものが全部いらないのではないか。これは本法の中に、随所にたとえは総裁の責任等についての管理委員会の推薦、あるいは総裁の任免についての同意というものが出て参りますが、そういう随所に出てくる規定だけの権限をもつということになります。管理委員会というものの性格も、一應これはたゞ単なる監督機関というふうな意味での地位がはつきりして来るのではないか。もしこの規定を置くといいたしますれば、具体的にその権限の範囲を明示した事業の運営そのものには、直接関係するものではない。その事業の運営についての監査及びその人事について、二十條等の規定による権限をもつてゐるということ、を明白にすべきではないか。こういうふうに考へておられます。

○成田委員 これはやはり條文の字句の問題でありますけれども、先ほど吉阪さんから触れたものであります。日本國有鐵道というところになつておられます。その國有ということに非常な社會化イデオロギーの感じを受ける。私はこの條文を見まして、一つも社會化されているとは感じない。たまたま國有と名前をつけたために、社會化されたという誤解を生ずることとは、非常に私には遺憾であります。この國有という名前をつけること

がおかしいのではないかと思う。実はこの條文の五條でしか、金額政府が出資するということだけであつて、出資者が全部政府である。單に出資者が政府であるというだけで、所有關係はやはり公法人となつております。公法人である國有鐵道が持つてゐるのでありますから、今までの日本の鐵道でしたら國有鐵道という名前は當るかもしれませんが、こうかわつて来ますと、これに國有という名前をつけるのはおかしいのではないかという氣がするのですが、どうですか。

○田中公述人 この法律全体は別個の法人ということにしてありますが、結局これは國家、政府とのエーベネルトというふうな關係で、そこにそのまゝのものが法人の形をもつてゐるにすぎないという考へ方になつてゐるのではないか。予算の面あるいは會計經理の面、その他一切政府がやると同じような扱ひ方をしているのは、そういう点から出ている。だから國有國營の二つの形態にすぎない。そういう意味からいいますと、國有ということとは必要かどうかは問題だと思ひますけれども、使つたら事實と合はないということにはならないだらうと思ひます。

○成田委員 事實と合つてゐることが非常におかしいのでございまして、私たちがよく申すのであります。現在の鐵道總局を分離したにすぎない。何ら新しいところはない。そういう氣持があるものでありますから、やはり實質上今までの國有とかわらないから、國有という名前が出たのでしようけれども、第一條の目的を十分推進して行くためには、相當規模をかえなければならぬ。また會計の面においても變更

を見なければいかぬ。そうして結局國有という觀念をはずして行かなければ、ほんとうじやないという氣がするのですが、法律の内容そのものが第一條の目的に合してない。政府側もよく、大した期待は持てないということを書いておられるが、そういう実体を反映して國有という名前が出たと思ふのであります。第一條の目的を十分充たすような内容にいたしましたから、當然國有という名前は省かれてよいと思ふのであります。どうでしようか。

○田中公述人 その点は私は先ほど申し上げました通り、この法案では今お話のように実体的に國有の關係にあるわけですが、その形で行く場合には現在の制度をどれだけ改善することになるか、非常に疑問に思ひます。むしろこの監理委員会なり運輸大臣あるいは財政の面における大藏大臣の監督などから、かえつて二重三重の制約を受けるということになり、運営いかによつてはそういう危険性もないではないというふうに考へます。

この第一條の目的を達しますために、國有國營の一つの形態というのではなくて、むしろほんとうの意味で獨立した法人格を持つて行くということの方が適當なのではないか、その点では先ほど申し上げましたが、御意見の通りに私も考へておられます。

○正木委員 田中さんに一言御意見を承りたいと思ふのでありますが、今委員長からも御発言のありました監理委員会の権限のことでございますが、この十條に示された監理委員会の権限と責任、そしてその仕事の内容は指導統制という抽象論がうたわれてゐるわけ

です。これに対して非常な疑問を持つておりました。昨日も政府の事務當局との間に質問應答をいたして見たのであります。事務當局それ自体の間でも完全な意見の一致をみておられようであります。私も一体この監理委員会とは、日本國有鐵道の意思決定機關なのか、それとも諮問機關なのかというところに疑問が生じておるわけでありまして、このことは條文を参照して参りますと、第十九條では、この日本國有鐵道を代表するものは総裁である、規定されてあるわけでありまして、從つて総裁はこの監理委員会に対して責任を負うのだと規定されてござい

ます。またこの監理委員会の任免権は一にかかつて内閣にございまして、また二十二條ですが、総裁の任免権のうち、罷免の件は監理委員会の同意を得なければ罷免することができない。また二十條の役員は任命の件についても、総裁は、監理委員会が推薦した者について内閣が任命するとなつておりますからして、この法文の各條から照らして行きますと、この監理委員会というものは非常に重い権限を持つておるものであります。しかもこの指導統制といふことは、日本國有鐵道がなすべき一切の業務についての指導統制だと解釈しておるわけでありまして、そういうこととして第十九條を考へてみますと、私はこの監理委員会というものは少くともこの法の各條から照らしてみますと、意思決定機關ではないかというように思ふは考えられるのであります。事務當局の意向では、意思決定機關は総裁にあるのだ、こういうのと、必ずしもそうではないのだというので、その点明確なのであります。この機会にひと

つ田中さんの御意見を承りたいと思ひます。

○田中公述人 その点はこの規定の全体を見ますと、たとえば第十六條などにも議決方法という言葉も現れておられますし、第二十條の規定を見まして、その他の規定を見ても、結局この法律で示されておる事項についての議決決定の権限を持つた機關であるということには疑いをいれない。ただそれ以上実際にその業務の運営を指導統制するという権限の具体的内容として、どういう程度のものを持つたかということは、この規定の上には全然現れておりません。そのために先ほど申しましたように、場合によつてはそれが最高の責任者である。そうして實際の運営の面では、総裁がその側に當るとしても、それをさらに一つ高い見地から指導し統制するという権限を持つた最高の機關だといふような考へ方が、出てくる可能性があるのではないか。もしそういうことになりましたと、これは事務當局も何も持たない五人の民間の人が中心になつて運営することになるわけでありまして、もつともその一人といふのは私の見落しでありまして、職務上當然これに就任する委員というものは総裁でありますから、総裁が加わつておるとはいないが、それが全体を動かして行くということになりますと、事務當局、総裁を初めとする役員は創意と責任によつて、自主的に能率的に運営するといふ面が、その指導と統制によつて相當に制約を受けるということになる可能性はあるのではないか。またそれに運輸大臣の監督というふうなものが加わつて来ますと、その創意と責任による運

営という面が非常に非常に混乱した、従来の運営よりも一層複雑化した、そうしてその責任の所在がかえつて不明確になるおそれがあるのではない、そういう意味からいまして、この規定の上では、特にその條文中に現れた限りにおいては、明らかに決議機関——單なる諮問機関でない決定機関になつておると思ひますが、その趣意が指導と統制という言葉から全業務の運営にまで干渉して来るということになつて参りますと、非常に問題が困難になるのではないか、この法律の趣意を達成することがむづかしくなるのではない、こういう懸念を持つておるわけであります。

○正木委員 もう一言、今のあなたの御説のように、私の非常に心配いたしました点は、この五十二條に規定されてあります運輸大臣の監督権とこの監理委員会との関係、それから今の十九條によつて示された總裁の権限との三者の間が、常に調和がとれませんか、現在の國有鐵道がいたしております以上の大きな混乱が出て来る。そのことが日本の再建の上に非常な妨害になるのではない、このことを私は非常に心配いたしておるわけであります。そこでこうした過渡的であればあるほど、私の考え方としては、そうした混乱摩擦というものは避けたい。避けたいためには、この不明確な法案を作成技術の面で、責任の所在が明確にされるものであれば、しておいた方がよろしいではないかという考え方が、私の頭を支配いたしておるわけであります。この監理委員会の権限というものが、指導と統制をする権限と責任を有する、この規定されてあります限り、業務全

体に対して少くとも指導と統制をする権限と責任を持たなければならぬのであります。私は責任を持たないのではありません、これはおのずから別でありますが、責任を持つ限りにおいては總裁を加えたこの役員会というものは、私は決議機関であると思ふことが妥当ではないか。そして總裁以下は一つの事務執行機関である。こう見るべきではないか。そしてこの五十二條の鐵道大臣の監督命令権というものは、私は監理委員会に來るべきものではないか、こういうような解釈を果は下すわけであります。この点が不明確であります。一つの具体的な場合を引用いたしてみますれば、この監理委員会は民間の出身者によつて構成されるわけであります。しかもまた總裁は監理委員会の推薦によつて内閣が任命するわけでありまして、監理委員もそうでありますが、そうしますとこの民間から選ばれた監理委員及び總裁と場合によつては政府機関であるところの運輸大臣との間に、意見の相違が來ないとも限らぬと思ひます。それからかりに監理委員会が推薦いたしました總裁と監理委員会との間に、この廣汎な事業を遂行するのでありますから、意見の相違を來さないとも断定できないと私は思ふ。そこでこうした困難なときであればあるほど、私は責任の所在というものを、決議機関、執行機関、運輸監督機関というこの三つの段階をこの法律の中で明文化しておく必要があるのではないか。これははいまい模範としておるところに、今後の運営上に非常な混乱と摩擦を來しはしないかというところを憂えておるわけであります。重ねて御所見を承りたいと思ひます。

○田中公述人 この法律の責任歸属の關係を明確にいたします上からだけ申し上げますと、今御説の通りこの監理委員会が運営についての最高の責任者になり、その決定した方針に基いて總裁がその運営の代表者になる。運輸大臣の監督権というものは、その監理委員会に対する關係においてなされるということになれば、法律の体裁の面から申しますとそれでつきりした形になると思ひます。ただそれが運営の眞の能率化をはかる上に役立つかどうかという点については、私は監理委員会というものがそういう實質的な決定権というものを持つことが適當かどうか。むしろほんとうの運輸關係の専門家である總裁が全責任を持つてやつて行く。監理委員会はただその事業についての監督的な仕事をする。この法律の定めておる人事のほかに、ただそれについての監督的な仕事をするという意味で、監理委員会の地位を認めて行つた方が妥當ではないか。その点で結論は違ひますけれども、法律の形式あるいは責任の歸属を明らかにするということから申しますれば、今仰せの通りになれば非常にすみやかになると思ひます。

○正木委員 あなたの言われるように、この監理委員会の持つ権限と責任が監督的なものであれば、これはまづたく私同感なんです。ところが監督的なものでない。諮問機関でもなければ意思決定機関でもないというところに私の疑問が出て来る。監督機関であるならば、場合によると人事の任免の権限以外には、ある意味で實質的には監督機関にもなり得るわけであります。そういう方向に持つて行くのであるならば、私まづたく同感であります。私の質問を終わります。

○有田委員長 それでは私から鈴木さんと吉阪さんにお尋ねしたいものであります。ただいま成田委員、正木委員からお話がありました第十條と十九條、五十二條のこの總裁、大臣、監理委員会の關係と、日本國有鐵道という名前に対して、さらにもつと適切な御意見があるかどうか、この点を一つお尋ねしたいと思ひますが、鈴木公述人に御説明をお願いします。

○鈴木公述人 日本國有鐵道という名前はこれは法案そのものを見ますれば、鐵道の資産は國が出資したもの、資産の所有主はこの公共企業体であります。國有ではない。従つて私は先ほど國有鐵道法第一條の問題を申し上げましたが、實際論に見ますれば、これは先ほど田中委員の申されるように、實質的には國有の鐵道であります。従つてその名前を日本國有鐵道にするかどうかということは、名前の問題でありまして、私は日本國民の感情から申しますと、やはり日本國有鐵道という名前がこの公共企業体に合つてゐる。そういう意味において、私は名前は日本國有鐵道でいいと思ひます。

○成田委員 今監理委員会の問題について田中教授も、この権限を縮小した方がいだらうという御意見があつたんですが、それに關連いたしまして政府の説明では、この監理委員会を設けたのが本法の特色だ、これによる企業民主化という点がこの特色だ、御説明があつたんですが、公述人の皆さんの御意見を承りました。監理委員会の権限の縮小の方向に進んでゐる。そういったとすれば本法の特色はなくなるわけですが、その代り私たちはどう考へるんです。やはりこの公共企業法を民主的に運営するために、この前の石炭國有法では生産協議会が出ておりましたが、これに労働者代表が加へられて、業務の運営については、この生産協議会の議決を経なければ、重要な業務の執行はできないということになつておりますが、特に補強性という問題につきましても、労働代表を入れました生産協議会的な経営協議会をもつて、事業の民主的な運営をはかる必要があるのではないかと考へますが、この監理委員会の問題に關連いたしまして、特に實際的である鈴木さん

それは、私まづたく同感であります。私の質問を終わります。

○成田委員 今監理委員会の問題について田中教授も、この権限を縮小した方がいだらうという御意見があつたんですが、それに關連いたしまして政府の説明では、この監理委員会を設けたのが本法の特色だ、これによる企業民主化という点がこの特色だ、御説明があつたんですが、公述人の皆さんの御意見を承りました。監理委員会の権限の縮小の方向に進んでゐる。そういったとすれば本法の特色はなくなるわけですが、その代り私たちはどう考へるんです。やはりこの公共企業法を民主的に運営するために、この前の石炭國有法では生産協議会が出ておりましたが、これに労働者代表が加へられて、業務の運営については、この生産協議会の議決を経なければ、重要な業務の執行はできないということになつておりますが、特に補強性という問題につきましても、労働代表を入れました生産協議会的な経営協議会をもつて、事業の民主的な運営をはかる必要があるのではないかと考へますが、この監理委員会の問題に關連いたしまして、特に實際的である鈴木さん

それは、私まづたく同感であります。私の質問を終わります。

○成田委員 今監理委員会の問題について田中教授も、この権限を縮小した方がいだらうという御意見があつたんですが、それに關連いたしまして政府の説明では、この監理委員会を設けたのが本法の特色だ、これによる企業民主化という点がこの特色だ、御説明があつたんですが、公述人の皆さんの御意見を承りました。監理委員会の権限の縮小の方向に進んでゐる。そういったとすれば本法の特色はなくなるわけですが、その代り私たちはどう考へるんです。やはりこの公共企業法を民主的に運営するために、この前の石炭國有法では生産協議会が出ておりましたが、これに労働者代表が加へられて、業務の運営については、この生産協議会の議決を経なければ、重要な業務の執行はできないということになつておりますが、特に補強性という問題につきましても、労働代表を入れました生産協議会的な経営協議会をもつて、事業の民主的な運営をはかる必要があるのではないかと考へますが、この監理委員会の問題に關連いたしまして、特に實際的である鈴木さん

臣から指名されておるのでありますからして、やはり運輸大臣に対して示されておるような一つの國家機關として、今の法案を解剖いたしますと、行政官廳ではありませんが、やはり行政官廳と同じような一つの國家機關として、運輸大臣のもとにこういう公園を置くというふうな組織に、なつておるのではないかと思います。

○有田委員長 それでは午前中の會議はこの程度にして一旦休憩をし、午後一時三十分より再開することといたしまして、それまで暫時休憩いたします。

午後零時三十一分休憩

午後二時十一分開議

○有田委員長 休憩前に引続き會議を開きます。

○横濱経済専門学校教授黒澤清君より御意見を承りたいと思ひます。黒澤清君。

○黒澤公議人 私は横濱経済専門学校教授黒澤清であります。はなはだわずかばかりであります。数年来英米のブリック・コーポレーション等の問題を研究して参りました一研究者の立場で、自由な意見を申し上げてみたいと思ひます。ただ時間の關係上、この法案の全面について御意見を申し上げる余裕もありませんので、大体財政及び會計の面について考えを申し上げてみたいと思ひます。主として第五條の資本金、第三十六條の經理原則、第三十八條の予算、第四十條、第四十一條の決算、第四十三條の交付金並びに納付金、第四十四條の借入金、同じく第四十五條の借入金償還の問題、それから第四十七條の現金出納、第五十一條の會計検査、それらの

條文だけに一應限定いたしまして、意見を申し述べてみたいのであります。

まず第五條の資本金に関する規定につきましても、これを拜見いたしました非常に大きな疑問に逢着するのであります。この條文に限りませんが、全体としての感想を申し上げてみます。この國有鐵道法案によつて組織された新しい公共企業体の運営というものが、現在までの運輸省の内局としての國鉄の経営方針に比べて、むしろ改悪ではあるまいかと思われるような点が多々あるものであります。まずこの第五條の資本金というものは一体何を意味するかということが十分に理解しかねるのであります。しかしこの條文を生かして解釈すれば、どういふふうにとられるかということも考えてみたいのであります。昨年度の國鉄の決算報告を見ましても、赤字はすでに百八十五億になつております。本年度末までの予想を考へてみると、おそらくは五百億あるいは六百億になるのではあるまいかと思ひます。それに對照して負債側の借入金に該當するものが、昨年度までで四百七十億あるのです。これまた年末までの予想では、おそらくは六百億を越えるであろうと思ひます。この第五條の資本金というものは、赤字や借入金の問題を度外視して考へておるのであるう。それを度外視して考へておるのであれば、第五條はきわめて合理的な規定であると思ひます。國鉄の現有財産というものは、固定資産が二百億、その他事業用資産を加へて三百五十億あるものであります。あるいは年末までにはこれまた四百億を越えるで

あります。そこで四百億の資産を政府が全額出資して、四百億の資本金をもつて新たに公共企業体を設立する、こういう觀念であるならば、まことにけつこうだと思ひます。もしもそういう意味において第五條を設けたのでなければ、第五條をもつと明確に規定しなければ、いざ公共企業体としての營業開始というときに、いろいろ困難が生ずるのではあるまいかと思ひます。そこで第五條を、全額出資四百億の自己資本をもつて公共企業体として設立する、こう考へますならば、從來の赤字はこの際切り捨ててしまふ、借入金は政府の公債としてそのまま残すという方式で一向かまわないので、もしもこの借入金をも包括的に公共企業体に移すというならば、そのことを明確に第五條にうたわなければならぬと思ひます。またこの膨大な借入金を承継するならば、かつて外國において公共企業が設立された場合になつて、有形資産以外の無形資産を出資する。すなわち營業權を出資する。こういうような觀念に改められるのが合理的ではあるまいか。このういふふうに考へます。第五條は意味において技術的な問題でありますから、日本國有鐵道の本質的な問題から、一應別個に切り離して考へてもよろしいのであります。非常に重要な点は、第三十六條以下の經理原則、予算決算等に関する規定であると思ひます。これは第一條の精神から言ふならば、第三十六條から第五十一條に規定するような規定は、出て来ないはずだと思ひます。第一條の精神と反するような多数の規定がそこに網羅されている。おそらく想像いたしましたのに、このパブリック・コーポレー

ションの設立は、國鉄の労働關係の改正が主眼であつて、他はこの改正を將來に延期する。暫定的にまず名前だけの公共企業体にして、労働關係だけを主眼としたというならば一應はわかるのであります。しかしせつかく公共企業体の設立をいたします場合に、將來の改正を阻害するような規定を残置したまま進むということは、非常によくないのではないかと考へます。この第三十六條改正の私の所見を申し上げてみたいと思ひます。

このパブリック・コーポレーションというものは、世界的な傾向の一つとして現われているものであつて、英國のナショナル・ライゼンションにおいて、英國の鐵道、英國の鐵山等はすべてパブリック・コーポレーション、公共企業体の形態をとつております。それからまたアメリカにおいても一九三三年以來百數十以上の上るパブリック・コーポレーションがつくられております。それらにはすべて一貫する思想がある。決してこれは必ずしも社會主義的イデオロギーでありませんが、公共の福祉にかなうように國有企業を經營する。あるいは單なる私企業として經營するよりは、むしろ公共企業として經營する方が國民の福祉に合致すると思ひます。パブリック・コーポレーションに編成がえをしておるのであります。その場合には明確な公共企業經營原則というものがあつて、規定の中で全然現われていないことは、非常に困ることではないかと思ひます。それはひいては労働關係法の規定とも、そぐわないものになりはしないかと思ひますが、一般

論はさておいて、まず第三十六條の經理原則及び運賃に関する原則であります。この第三十六條を見ますと、將來鐵道事業の高率率に役立つような公共企業体の會計を規律する法律が制定施行されるまでは、現在のままで行くとなつておるのであります。早晩公共企業經營の世界的通念に従ふところの、新しい規定ができると予想しなければならぬのであります。しかしその予想を裏切るような規定が、三十八條以下にたくさん並んでおるのであります。

この改正を妨げるような規定を出しておきながら、第三十六條の前半においてさういふ新しい法律ができるまではとつたつてみたところで、意義がないと思ひます。であります。それから、第三十六條それ自体はこれでもいのであります。將來改正すること考へておるならば、當然三十八條以下をそれに合致するようなものにしてほしいと、私も一研究者の立場で考へるのであります。特に考へ合せられますことは、專賣公社というものが同じような方式でつくられる予定になつております。國有鐵道と專賣事業とをまつたく同じものとして考へて、そのいづれかに右へならえをするような規定のみが、あつてあるように思ひます。ありますが、國有鐵道というものは、專賣事業とはまつたく違つた經營權利を持つていなければならぬと思ひます。日本のタバコ專賣は財政收入の確保という大きな目標が與へられておりました。自然財政收入の確保という面から、大藏省の強い監督を受けなければならぬことは當然なのであります。ところが鐵道事業というものは、財政收入の確保が目的になつておるのではありませ

[illegible]

四十條で言うところの決算というの
は、これが本来の企業決算でありまし
て、日本國有鐵道は、毎事業年度ごと
に財産目録、貸借対照表及び損益計算
書を作成し、これを運輸大臣に提出し
て承諾を得なければならぬ。こうあ
つておる決算の方式であります。これ
を公共企業体の決算方式に入れたこ
とは正しいのでありますが、四十一條
に参りますと、なおもう一步別の決算
の觀念が加えられておる。すなわち「日
本國有鐵道は予算の形式に準じ、毎事
業年度の決算報告書を作成し、運輸大
臣を経て大藏大臣に提出しなければな
らない。」ここに決算の觀念が二重に現
われているのでありますが、四十一條
の決算というのは、在來の予算を決算
するといふ觀念であります。四十條の
決算は企業活動を一定の期末に決算
するといふ觀念であります。こういう
二重の方式は、この國有事業があくま

で國有であるから、こういう二重の方式をとるのだという説明があるかと思うのでありますが、百尺竿頭一步を進めれば、第四十一條の概念というものはいらぬのではないか。第四十一條にかえて第四十條の決算で足りる。そうして予算と第四十條の決算との食い違ひは、経営責任者の責任として追究するといふ、國會の事後監督に委ねるべきではないか。もちろんその間に於いて會計検査という方式が介在いたしますが、この概念から會計検査院の検査原則というものが、根本的にかわつて来るわけでありませう。第四十一條の概念は、およそ公共企業体の決算の概念とは、縁遠いものであるように考えられます。

次には第四十三條の交付金と納付金の問題であります。この交付金の問題については、國鉄が赤字を生じた場合には、その限度において國家がこれに交付金を與えて補給するという概念であります。これは独立採算の原則に合致しないではないかという風評があるようでありませうが、これは必ずしもそう解釈しないでもいいと思ふのであります。公正報酬の原則が確立してゐるなら、第四十三條は意味を持つて来る。

企業体としては公正報酬の原則の上に立たなければならぬけれども、およそ國有事業であるから、特にインフレに際して國民の運賃負担力の低い場合においては、國鉄はときとして原價を割つても、低運賃に甘んじなければならぬ。従つてそういう場合に、その限度内で交付金を與えるといふことは少しもおかしいことではない。問題は公正報酬の原則を立てないで、第四十三條第一項のような規定を設けてゐる

といふところにあるのであります。

それからその第二項の納付金の問題であります。國有鐵道は利益を生じた場合には、その中のある額を政府に納めなければならぬ。これも独立採算の原則から言つて少しもおかしな規定ではあります。この國有鐵道法案の趣旨から言つて、矛盾したものを含んでゐる。第五條において資本金といふものをいかに定めるかといふことが、非常にあいまいになつてゐる。であります。資本金の定め方と納付金の問題とは、非常に大きな關係を持つてゐる。何となれば、會計といふものは資本と収益とを明確に区分するといふところに意味がある。政府の一般會計はそういう意味を持つておりませうが、國有事業であれば、それが企業である限りは、一定の資本を持つており、そして獲得する収益が幾ばくであるかといふことを決定するためには、資本が定まつていなければならぬのであります。赤字をそのまゝもし承継するという方式で進んで、なおかつこの四十三條第二項のような規定を挿入したしましても、これは羊頭を掲げて狗肉を賣るやうなものでありまして、實際には何の意味も持つて来ないのであります。この第二項に意味を持たせるためには、まずその前提に當ることをもつと明確に規定してからなければならぬ。第一項については、公正報酬の原則をはつきり打立てなければ意味がない。第二項については、國鉄の資本の制度といふものはつきり立てなければ意味がない。こういうことにならるかと思ふのであります。

條は、借入金の調達の方法と、それからその償還計画を規定したものであります。四十四條については、午前中の公述人の御意見とまつたく私は同意見であります。政府からだけしか借入れができない。こういうやうな公共企業体といふものはおよそ考えられない。それならば從來の運輸省内局たる鐵道總局のままでおけばよいのであります。おおよそ外部に、政府の行政活動の外に公共企業体をつくる以上は、一般資本市場を利用しないといふ法はない。ことに大きな生産信用を持つておるはずの國鉄が、その信用を利用して、赤字公債でないところの、建設的な借入れができないといふ法はないのであります。もし四十四條の方式で行くならば、この日本國有鐵道の借入金は、すべて赤字公債の中にまぎれ込んでおつて、むしろ逆にインフレの促進のもとになる結果になる。資本市場を利用せしめなければ、國有鐵道が経営の能率を増進するやうな、何の刺激もあり得ないわけでありませう。これは他の公述人とまつたく意見の一致するところでありませう。詳しくは申し上げませんが、四十六條の借入金償還計画であります。これは根本的に四十六條を入れても意味がないのであります。借入金の償還を計画するには、その財源がなければならぬ。その財源といふものがまた借入金であつては、これはただ肩がわりでありまして、償還計画にはならない。およそ借入金の償還といふことは、言葉をかえて言へば、自己資本を増大することなのであります。借入金の償還は、すなわち自己資本の増大なのでありますから、その財源といふものが存在しなければ、

四十六條の意味を持つて来ない。そこで四十六條が意味を持つためには、こゝにまた公正報酬の原則のようなものがないければならぬし、それからまた四十三條の納付金の制度等についても、なお一項を加えなければならぬ。借入金償還の財源といふのは、營業收入以外にはないのであります。營業收入以外のところから借入金を返す金といふものを求めても、これは繰返すようであります。再び赤字借入金を繰返すばかり。そういう点から見ると、この四十六條の意味するところが、私どもには十分に理解できないことになりました。

それから四十七條の現金出納に関する規定であります。この規定がまつた從來の運輸省が拘束せられておつたところの、國庫金取扱の制度から一歩も出ていない。公共事業が發展して來た徑路を見ますのに、公共事業の收入、支出といふものは、生産活動に伴う收入支出でありますから、國庫金のやうな方式をとつて、常に收入はすべて國庫に入り、支出はすべて國庫より出て行く。こういう方式をとつて、いかにして經營の財政を合理化するかといふことは非常な疑問であります。またこういう方式をとつて、どうして労働組合の團體交渉に應ずることができるかといふことも疑問であります。それから從來の運輸省としての國鉄が、その莫大な收入を非常に浪費的に管理しておつた。浪費的といふのは、もつと有効に経済的に、合理的に運用する金を、まつたく死んだ金として國庫の中に寝かしておいた。何ら國鉄の企業活動に伴う信用を背景にして、これを運

用してゐなかつたといふ、その弊をそのまま受継ぐのであります。それからまた現実の問題としても、あの全國津々浦々の無数の停車場からあげられる莫大な收入を運搬しなければならぬ。國庫に納付するために非常な努力と危険を冒して運搬しなければならぬ。それからまた再び無数の人に給與を支拂わなければならぬ。あるいは莫大な物品を調達するに再び國庫から出して、これを支出しなければならぬといふ、非常に非経済的な現金管理をやつておつた。その方式をそのまま受継いでおつた。もちろんその便法として振替拂いといふやうな制度があるにはありますけれども、これは一種の便法であり、十分な効果を發揮してゐなかつたのでありますから、このやうな公共企業体がつくられるにあつて、思い切つてこの現金管理は、民間銀行にあるいは日銀でもいゝのであります。一應國庫取扱の形式から離脱させるといふ措置をなせたらなかつたか、疑問に思ふのであります。これは要するに專賣公社と國鉄のやうな事業とを一緒にして、すべてそこへ出入りする金は國庫に入れて、大藏大臣が嚴重に監督しなければならぬといふ、非常に古い官僚的思想がこびりついておつた結果である。遠慮なく申し上げますと、かような感じであります。

最後に第五十一條であります。こゝには、日本國有鐵道の會計については會計検査院が検査するとあります。けれどももちろん當然のことでありませう。けれども會計検査院が検査するといふその検査の原則が、何ら公共企業体の精神と合致してゐない。これは要するに四十條、四十一條において檢

査の觀念が二重になつておるところから來ておると思つてあります。この會計検査院はあくまで從來の官廳の會計を審査するという建前をとおるから、こういう規定になるのであります。これまたアメリカの例をたびたび引用するようでありますが、アメリカの公共企業体統制法第五條においては、明確に公共企業体の會計検査は會計検査院が行うが、その會計検査の原則は一般行政官廳の検査の原則と異なり、商事原則に従わなければならぬと明文をもつて規定してある。その明文をもつて規定した根本趣旨は、決算の觀念というものがまったく異なつて來たことから來る。會計検査院はもろん憲法に基く會計検査院法に基いて會計検査をやるのでありますけれども、その検査の原則も公共企業体に対しては、そういう別個の立脚の上に立たなければならぬ。それを第五十一條に現れし得るようにするためには、先ほど申し上げたような決算の觀念を、改めなければならぬのではないかと思ふのであります。

以上非常に大まかに遠慮なく考へるところを申し上げました。その他の條文についてもいろいろ疑問はございませうけれども、私の専門はもっぱら財政及び會計にありますので、これらの点だけ申し上げます。

○有田委員長 國鉄労働組合委員長加藤閣下。國鉄労働組合中央執行委員長の加藤でございます。本日この委員会におきまして、日本國有鐵道法案に關し、從業員の立場を代表いたしました意見を申し上げることを、非常に光榮に存するものでございます。た

だ私二十七年間現業におりまして、法案の解釈その他につきまして御期待に沿ひ得るかどうかというところは、さぶる疑問でございしますが、考へておりますことを率直に申し上げまして責任を果したい。かように考へております。

提案の理由にもございしましたように、この法律はまづたくマ書簡の勧告に基いて、國有鐵道事業を公共企業体の事業とするために、きわめて早急の間に立案、十分な検討を経ずして提案されたものであると考へております。元來マ書簡は何と申し上げても労働問題處理に重点がおかれておつたのは、争われない事実でありまして、私もこの点につきまして十分反省をいたしております。しかしながら國有鐵道に關しまして公共企業体にするということは、あの書簡にはマイト・ウェル・ビーという字句が使つてあつたように思ふのでございます。従いまして私は當面の國鉄労働組合の問題處理のために、その理由を重点的に考へられて國鉄の機構改革を考へるということ、は、本末を顛倒してゐるよう考へまして、わが國將來の計画に大きな支障があるのではないか。こういうふうに直感をいたして、しばらく成行きを静観しておつたのでございます。私も過去の經營協議会において、しばしば國有鐵道の機構編成について研究を続けて参りました。基本方針といたしましては、官僚の非能率的經營を排除して經營の民主化をはかり、能率的運営を確立する。第二には單なる收支のバランスをはかるといふ意味ではなく、社会主義政策を十分織り込んだ眞の意味の独立採算制をとる。第三番目

には、行政と企業との二つに切り離し、企業部面における官僚支配を断ち切る。こういうことを決定して参つたのでございします。このことは簡単に申しますれば、從業員は積極的に經營に参加して行く。經營の自立性を確立する。會計の自主性を確立する。こういうことになると考へております。マ書簡を契機として公共企業体となるならば、この点について十分な改革がなされなければならぬ。かように考へております。また當然われわれはこの機構改革については、十分組合側の意向も参酌されるものと考へておつたのであります。しかしながら書簡がマイト・ウェル・ビーという勧告でありましたのを、あたかもシヤル・ビーというように解釈をいたしまして、政府が一方的に自己陣営に有利なように、この書簡を處理して参りました。従いまして國有鐵道法案の点につきましては、私もには極力秘密主義で押し通して参りまして、法案が國會に上程されるまで何らの話合もいたさなかつたのでございします。過日參議院におきまして内村議員の質問に對し、運輸大臣は労働組合と協議を行つたかのような答弁をいたした由であります。これはまづたゞ偽りでありまして、この意味で私も組合側は、この法案の立案がきわめて非民主的に立案されたものであるといふことを、まず申し上げておきたいのであります。

このような状態でございしましたので、私も當局面の考へを知る由もございせん。やむを得ず独自の見解に基きまして、過日國鉄機構改革について組合側の基本方針、具體的要綱、これらをパンフレットといたしまして、

て、參衆兩院議員の全議員各位にお届けいたしました。われわれの主張と立場を御理解くださるよう、お願い申し上げた次第でございします。

その後この法案を手に入れましたので、急遽組合の内部に法制小委員会を設け逐條審議を行ひまして、前のパンフレットに引續きまして、法案條文の修正意見を提出するつもりでございします。本日この席にそのパンフレットを持参いたしますれば、きわめて好都合であつたのでございしますが、印刷の都合で間に合いませんでしたので、組合側の改正を希望いたしました重点的なものについて、少しく申し上げて見たいと存じます。

第一章總則中にございします第五條は、資本金について規定してあります。資本金は政府が全額出資すること、二十四年三月三十一日における資産の價格に相當する額となつております。このことは一見當然のことではあります。重要な内容をもつてゐるのであります。國鉄の資本は借入資本と特有資本とからなつております。本年当初において、先ほど御指摘のございました通り、前者が四百七十九億、後者が四十九億、合計五百二十八億となつておるのでございます。すなわち公債、借入金等の借金が總額の九〇%以上になつておるのであります。もつとも資本總額の六二%は固定資産であります。かつ大部分が國鉄開業以來の時價によるものを含んでおるのであります。今回正當に再評價されるならば、数千億にも達するかと考へますので、この点は問題はないと思ふのであります。この公共企業体移行に際しまして、再評價の適當な手続、

計算が必要であるといふことを、私も考へてゐるのでございします。これらの点が不明確にされますならば、將來この日本國有鐵道がわずかに數百億足らずの資本によつて、國鉄企業が民間資本家の手に移るといふことが予想されるので、これは條文の解釈といふこととてなく、強力な措置をお考へ願ひたい。こういうふうに希望するものでございします。

次に各條について具体的に修正意見を申し上げます。第六條、これは但書以下の削除を希望いたします。第二章の監理委員會中第十二條は、きわめて組合にとりまして重大な問題でございしますが、この第十二條の監理委員會の委員に、「商業又は金融業について」とございします。この末尾に労働組織の代表者をぜひ加えていただきたいと思ふのでございします。この條の本文の字句は英國にも例がございまして、多分その例を参照されたものと思ひますけれども、内容はまづたく異なつておるのであります。日本政府は、今回労働組合の經營参加は、全面的にこれを否定する建前をとつておりますが、英國の場合には任命権の建前から法文化されてはおりませんけれども、石炭國有化にあたりまして、八名の理事中二名が労働組合の幹部であつて、それが理事に任命されてゐるといふ状態でございます。かくしてこそ經營の民主化も実現するのであります。ぜひこの「金融業について」といふ次に、労働組織の代表者といふことの挿入方をお願いするのでございします。

第十五條でございしますが、これは先ほどの公連人のお述べになりましたのと私どもは十分異なりまして、第十五

條は「委員は、名譽職とする」と云々という條文がございますが、これを全文削除していただきまして、「委員は、國務大臣の俸給に準ずる俸給を受ける」かように修正されんことを希望いたしますのでございます。その理由は、原文のように名譽職としたしておきますと、委員会が從來ございましたように、すべて有名無実になりますので、常時責任ある機関として運営の監視にあたりしむべきである。かように考えるからでございます。

次に第十六條の議決方法でございますが、このうちの四項、五項に「日本國有鐵道の役員又は職員」とあります。その次に「日本國有鐵道の労働組合の代表」というように加えていただきたい。かように考えております。

次に第三章の役員及び職員の章でございますが、第二十二條の總裁及び副總裁の罷免の規定におきまして、監理委員会に總裁の彈劾権を持たせる條文の挿入を希望するものでございます。

第二十六條の職員の地位及び資格を規定いたしました條文の第二号において、これは國家公務員法の場合にも強く主張しておりますのでございます。地方公共團體の議会の議員、政黨の役員が職員であることができないとなつておりますが、これを削除していただきたいと希望するものでございます。

それから第二十八條、給與に関する條文は、きわめて抽象的であります。私見たわけではございませんけれども、米國のTVA法第三條には、公社が一方の当事者となり、労働者、技術者の傭入れを必要とする契約には、これらのものの給與をその地域の類似業種の標準賃金以下としない者の條項を

加えなければならぬ、というふうな條項が入つておるといふことを聞いております。従つて私も從業員の立場から、この法文は科學的調査に基づく國民給與水準及び類似業種の給與水準を下つてはならない。かように修正していただきたいと希望するものでございます。

第二十九條から第三十五條に至る各條項は、私どもに言わしむるならば、かつての官吏服務規律の再現を意圖するところが多く、從業員に対して不利益を見るがごとき條文が非常に多いのでありまして、きわめて不満に思つておるものでございます。

第二十九條の降職及び免職を規定した條文におきましては、第一項の「勤務成績がよくない場合、」かようにありますものを、少くとも「勤務成績が著しく悪い場合」と修正していただきまして、第三号、第四号のごときは、まつたく削除していただくことを希望するものであります。

これら二十九條ないし三十一條の処分決定を使用者側の一方的処分にかまかせないために、三十一條の次に從業員の保護規定を一條設けていただきたい。かように考えております。それは三十一條の次に設けていただくのが、法文の体裁上よろしいかと私どもは考へておりますが、降職、免職、休職、懲戒の認定にあつては本人もしくは本人の所屬する組合の発言を十分考慮する審議會を持たなければならぬ。前三條の規定はこれを組合運動抑圧の手段としてはならない。本條にきめる手続を経ないいかなる処分も法的には無効とする。こういうふうなものはなしのよいようなことにお聞きになるか

もしませんけれども、二十九條ないし三十一條に対しては、從業員側に一應の保護規定を設けられることが当然であらうと考えて、かように希望するものでございます。

次の第三十三條、勤務時間の延長、時間外及び休日勤務に關し規定いたしました條文は、これは政府内部でもおそらく異論のあるはずでございます。労働基準法關係から申しましても、かかる條文をここに政府みずから入れるということは、まつたく間違つた條文である。かように考えますので、第三十三條については全文削除を希望するものでございます。

次に第四章、會計の章につきましては、私どもは三十六條の第三項の次に、次のような一文を挿入していただきたい。かように考えておるものでございます。從來われ／＼は從業員といひまして、國鉄赤字、赤字が実に人員の多いというふうな点、それらに集中されまして先ほどの方々をその点を言われたようにも聞いておりますので、私どもはこれらがまつたく違つた國有鐵道の本来の面から生じておる赤字でないということを主張し、また將來ともこの移りかわりについて誤解のないようにいたしますために、入れていただく條文として考えておりますのは、戰災施設の復旧、電化促進その他國土計画に基く擴張工事、運賃の國民經濟的制約、占領軍、賠償關係輸送等による費用はこれを明確化して、國において負担すべきものとする。かようにしていただきたいのでございます。

次に第四十九條、財産処分の制限を規定した條項でございますが、營業線及びこれに準ずる重要な財産の譲渡

は、運輸大臣の認可を受けなければならぬとありますが、これを國會の議決を経なければならぬ。こういうふうな改めたいいただきたいということを希望するものでございます。これは前段に主張いたしました會計の独立性あるいは經營の自活性ということについて、いささか逆行するような傾向にお考えになるかもしれません。最近鐵道審議會で買収線の拂下問題を審議されておりますが、私はその席に公述人として出まして、承つておりますと、非常にこの買収線の營業線の処分ということについて、資本家の方々の策動と申しますか、そういうふうな動きがございまして、これをぜひ國會の權威において処分していただきたい。かように考えましてお願いをするものでございます。

以上きわめて大まかに各章各條につき修正、希望意見を申し述べたのでございまして、組合といたしましては明後二十二日には各章各條にわたる希望意見をプリントとして、各委員の方々のお手もとにお届けすることができると考えておりますので、ぜひわれ／＼の意のあるところを御了察くださいまして、全面的にお取上げくださいますようをお願い申し上げます。私の公述を終らしていただきます。

○有田委員長 日本總同盟産業復興対策部長清水眞三君。

○清水公述人 労働総同盟の清水であります。ただいま國鉄總連合の加藤委員長からのお話がございました。これによりまして大体私の述べんとするようなどころは盡されたのであります。が、なるべく重複を避けまして、私の考える一端を申し述べてみたいと思ひ

ます。現実から申しまして、この法律案を貫いておられます精神、多くの條文の持つておる色彩につきまして、われわれ労働陣営における者といひましては、どういふ賛成いたしたいのであります。できるならばこのような法案の撤回を要求いたしまして、全然構想を新しく練り直して、所定の國際的な手続を経た後再上程していただきたい。このように考えるくらいであります。が、時間の關係その他の点から、どうしてもこの第三國會で審議決定する必要があるといひますならば、全面的な修正が行われることを希望してやまないものであります。

私が本法案に反対する点、あるいは修正を要求する点、大別いたしまして次の四点に簡潔に申し上げます。第一に本案を流れております思想であります。これは國鉄の過去の官僚支配をそのまま温存しておる点であります。第二点といたしましては、公共企業体たる國有鐵道の管理、運営機構に、労働者階級の意思を反映し得るような措置が、全然とられていないといふこととあります。第三点は國鉄従業員諸君に対しては、はなはだ反動的な殘酷な規定をもつて、縛らうといひしておることとあります。第四点は、日本經濟の再建の面から申しまして、國有鐵道に課せられております使命を十分に果たすためには、機構の上からものと強力かつ迅速に機能し得る体制が望ましい点であります。以上の四点につきまして、これから若干立入つて申し述べてみたいと思ひます。

第一の点につきましては、去る七月二十二日にマツカーサー元帥の書簡が発せられたのであります。その中

は、運輸大臣の認可を受けなければならぬとありますが、これを國會の議決を経なければならぬ。こういうふうな改めたいいただきたいことを希望するものでございます。これは前段に主張いたしました會計の独立性あるいは經營の自活性ということについて、いささか逆行するような傾向にお考えになるかもしれません。最近鐵道審議會で買収線の拂下問題を審議されておりますが、私はその席に公述人として出しまして、承つておりますと、非常にこの買収線の營業線の処分ということについて、資本家の方々の策動と申しますか、そういうふうな動きがございまして、これをぜひ國會の權威において処分していただきたい。かように考えましてお願いをするものでございます。

で元帥は國有鐵道に對しましては、第一に從業員は普通公職から除外されるということ、次に國鉄は公共企業体とするを指摘されておるわけであり、さらにこの書簡の重要な目的の一つが、日本の官僚制度の改革に置かれてゐることを勘案いたしまするならば、國鉄機構改革の第一義的な要請は、國鉄の経営を古い官僚支配から断ち切つて、民主的かつ能率的な経営形態を採択いたしまして、同時に十分に公益に奉仕するものに改めるといふことにはかならないと思ふのであります。しかるに本案では、現在の運輸省の機構から昔の鐵道省にあたる部分だけをひつぱり出して参りまして、そこから私鉄、その他に對する監督行政を取除き、あとの官僚的な鐵道経営をつくりそのまゝに公共企業体の名称にすりかへ、高級官僚が理事に早がわりして、実権をたくましくすることに相なつておるのであります。その上一見民主的に見える監理委員會を設置いたしまして、資本家階層だけを各部門から集めて参りまして、その利益を代表さしておられます。しかも單なる名譽職の地位を與えるにすぎないため、結局現実には現職にあられる現役資本家だけが集まる關係上、経営上の実権はあげて高級官僚に帰するやうな仕組みと相なつておるのであります。このやうなことでは、まったくマッカーサー元帥の書簡に便乗して、公共企業体の名をかりて反動的な野望を貫こうとしておるものと言ふよりはかはあります。書簡に指摘せられておられます公益の確保は、このやうなことではどういふはかり得ないと思ふのであります。元帥の書簡にある公共企業体とい

う言葉は、一般のこの言葉からアメリカの TVA のやうな形態を示唆しておるに解されるのであります。が、私は、この書簡で元帥が、アメリカで一般に使われておりまするガバメント・コーポレーションの言葉を用いないで、廣くパブリック・コーポレーションという言葉を使われたことに、一つの意義を認めらるべきと考えるのであります。アメリカのガバメント・コーポレーションだけでなく、英國労働党がやつて来たやうな社会化された企業形態、これを参酌してよからうという意味ではあるまいかと考えておるのであります。私もはかね／＼重要産業の社会化を主張して参りました。日本經濟の現状におきましては石炭、電力、鐵道が國民經濟の基礎を形成してありまして、總資本の再生産過程の基底となつてゐる事実にかんがみまして、この三部門の實情に適した社会化形態を特に希望いたしてゐるのであります。大まかに申しまして、現在までの國有事業につきましては、これを國有のまま官僚經營から切り離し、民主的に運営される形態を、また從來の民有事業につきましては、一應民有を肯定しながら所有と經營を切り離し、民主的に運営される形態を望んで参りました。このいずれもがいわゆるパブリック・コーポレーションのカテゴリーに入るものであります。元帥の書簡の線から離れてゐるものでないと思ふに、眞に民主的な公共の利益を推進し得る國鉄を目的とするものであります。ならば、すべからずこのやうな官僚支配を温存せんとする行き方を排し、行政部門と經營部門を嚴密に切り離しまし

て、能率的な運営ができるやうに、經濟計算と人事管理制度を確立して、さらに進んで社会化の理念を大きく貫徹すべきであると主張してやまないものであります。第二点といたしましては、第一の点からの當然の帰結といたしまして、労働者の經營参加の確證ということであり、私も公共企業体労働關係法案につきましては、その全体をわれわれの立場として否認するものであります。そのやうな法案の必要なしと考えてゐるのであります。その中でも特にこの法案のうちの労働者の經營参加を認めないというこの一箇條に對しましては、われ／＼のやうな建設的な平和革命を企圖した者にとりましては、まことに憤懣おくらざるものがあるものであります。以上の見地から、この法案の第九條以降第十七條までの監理委員會の設置に對しましては適宜修正を加へ、さらに第十二條に加藤委員長が申されましたやうに労働代表を加へること。それから第十一條に「職務上當然就任せる委員」とありまして、この委員一名を二名といたしまして、國鉄労働組合の代表者を加へる等の措置を要するものであります。なお第十二條第三項第二号に「禁こ又は懲役に処せられた者」とあります。この点につきましては、連合軍の指令で無効になつたやうな過去の彈圧法規の犠牲者に對しましては、これを例外としてもらいたいのであります。最後に労働者の經營参加のため經營協議員の設置を、あくまで要求する次第であります。次に第三点といたしましては、國鉄從業員に對する諸規定の根本的な修正

であります。前にも申しましたやうに、私も公共企業体労働關係法案は否認するものであります。が、かりに爭議権を認めないということになりますれば、加藤委員長が申されましたやうに、當然第二十八條には生活保障の規定が置かれるべきであることを確信いたします。さらに第二十九條以下にありま／＼降職、免職、休職、懲戒、これらに對する一方的な規定、第三十三條の労働基準法の一方的な破壊等につきましては、とうていこの原案をのむことはできないのであります。これらの諸点につきまして加藤委員長から條文の修正の御意見がございましたが、私もこれを全面的に支持するものであります。最後に第四点に移ります。日本經濟再建のためには、國鉄の再建が絶対に必要と前提要件の一つであることは、いまさら申すまでもありません。國鉄は能率的に運営されるやうになり、國鉄の物的な基礎が調整され、機關車もレールも鉄橋も昔のやうに復旧し、電化もまた促進されて参りますならば、その上にまた獨立採算制の基礎の上に運賃が合理的にきまり、しかもそれが國民經濟上むりのない價格となるに至りましたとき、このやうな状態が電力事情や石炭事情の好轉と時を前後して訪れるならば、そのとき初めて日本經濟は本格的な拡張再生産の段階に入つたと言へるのであります。國鉄はこのやうな日を迎へるために、今後最も困難の大きな時期に、大きな事業を完遂する必要に迫られてゐると考えられるのであります。本年度一億三千万トンの輸送要請量が、政府の復興五箇年計画によりま

ざるならば、一億六千万トンまで上昇させる必要があるやうに相なつております。そのために年間二十万トン以上の鋼材を毎年必要とし、さらに同程度の量のセメントが調達されなければならぬやうに相なつております。またこの建設改良のために現在の物價体系で計算してみても、特別会計で負担するものだけでも、二千三百億に近い長期資金の需要が計算されてゐる模様であります。このやうな大きな需要を最も困難な時期にやり遂げるためには、企業形態の上からも、非常に活動的な要素が要求されて来るに違いないと考えられるのであります。この法律案によりまざるならば、おそらく國鉄の執行部は、古手官僚の巢窟となる危険が多分にあると思ひます。かつて多くの半官半民の会社が古手官僚を集めまして、半身不隨の經營を行い、それらの經營は役所と民間の短所を集約したやうな例が、枚舉にいとまがないのであります。かりにこの法律によりまして總裁にその人を得まして、おそらく下部の牢固たる官僚組織の中で身動きもとれず、浮き上つた存在となる危険が多分にあると思ふのであります。本案の監理委員會が、單に名譽職として各界の要人を集めるだけであり、りますならば、おそらく經營の機能から申しますと、實際上はほとんど設立せず、單なるイエスマンに終る危険が多いと考えられるのであります。この点は加藤委員長も申されたのであります。この点は、監理委員會をかようなものとしないうで、最高の意思決定機關といたしまして、委員を専任とし待遇も十分に支拂われることが當然だと思ふのであります。さらにこの委員はそれぞ

れの専門に應じまして、たとえば経済安定本部の総合的な資金計画や、資材計画にも参加し得るような、具体的に申しますと、たまたま安本に參與というような職がありますが、あのような公職をも兼職する道も考えられてしかるべきだと考えます。その場合組織は監理委員と同格のようなものであつてもかまわないと思ひます。かつTVAのゼネラル・マネージャーのような役を兼ね備えるような役であつても、さしつかえないと思ひます。ともかく経費の官僚化を防ぐ最も大きな役目を果さるべきだと考えるのであります。なお本案では委員の数が六人になつておりますが、必要でありますならばこの委員の中に、インナー・キャビネットのような形のものを置いて、たとえば三人委員会のような制度を採用することとも考えられると思ひます。なおこの法律案で考えられております名譽職扱いの各界の名士は、むしろこの公共企業体を監督すべき行政監督部門におきまして、大臣の諮問機関として残して置くべきだと考えるのであります。

最後に今までの多くの公述人の方から、第四十四條の資金調達のことがある申し述べられました。私もこの点まつた同感でありまして、たとえば長期資金の調達法といったしまして、この公共企業体の鉄道公債のようなものの発行の特権を、政府の許可を條件として與えてしかるべきだと思ひます。もちろん今の金融市場の状況、從いまして証券市場の事情から見ますならば、現状ではその効果は大して期待できないかもしれませんが、こうしたルートは法案の上からも認めておいてしかるべきだと考えます。短期資金に

つきましては皆さんのおつしやつた通りでありまして、まつた同意見であります。

最後に午前中の吉阪公述人から外資導入の話がございました。これに對して私どもの考えは政府對政府のクレジットによる外資を公共企業たる國鉄が受けまして、その物理的な基礎の再建に充てる。こういう形態はけっこうだと思ふのであります。私どもは民間外資を直接に、このような公共企業体に入れるという考えに對しましては、民族の見地からも階級からもこれには賛成いたしたいのであります。以上簡單であります。私の公述を終ります。

○有田委員長 日本産業協議会産業部長、中矢虎夫君。

○中矢公述人 日本産業協議会の産業部長をして申します中矢虎夫であります。大體私から申し上げたいと思つておりましたことは、皆さんの公述によりましてほとんど、述べ盡されたような感じがいたします。しかし重複をいいます。私の意見をきわめて簡単に申し上げたいと思ひます。

まず第一條でございますが、この法案は御承知のように、鉄道その他の政府事業を一般行政官廳から分離いたしました、公共企業体をつくつたところから、もうこのマツカーサー書簡に基いたものであります。従ひまして本法の目的とするところはただ単に、特に本日問題になつております鉄道事業を能率的に經營して、公共の福祉を増進するというだけでは不十分でございます。まして、鉄道事業を、本来権力機構でありまして、この行政官廳組織から分離して、私企業の場合と同様な経済原則に

立脚した、自主的なかつ独立的な公共企業を設立するという意味の文句が、第一條の條文の中に明示されることが必要であると思ひます。と同時にこの趣旨に從つて、以下の各條文を再検討する必要があるのではないかと考える次第であります。

その次に、これは午前中田中さんその他からお話もございましたが、第十條の監理委員会の権限でございます。監理委員会の人事その他に關する権限は、それ／＼の條文において明示されておりますが、業務運営に關する権限と責任というものは、ただ單に日本國有鉄道の業務運営を指導監督するといふだけにどまつておりますが、これではきわめて不明確でございますから、もつと具体的に規定する必要があると思ひます。

その次に、三十六條の中の特に運賃の決定方法に關する問題でございます。現在のところでは、財政法の第三條によりまして、專賣價格、鉄道運賃その他郵便料金というものは、法律もしくは國會の議決を経てきめるといふことになつておりますが、運賃は本來一般物價と同様に、經濟原則に從つて設定されるべきものでありまして、國家權力によつて強制的に徴收される租税とは、その性質を異にしておるのであります。従ひまして運賃は國家が一方的に決定することなく、たとえば運輸大臣の管轄のもとに、かりに名をつけますれば運賃委員会というやうなものを設置いたしまして、これに鐵道の利用者の利益代表者を参加せしめまして、ここで私鉄をも含めて、一般の鐵道運賃率を審議し、運輸大臣の承認を経て決定したらどうか。こういうふう

に考えます。その他この第三十六條の條文によりまして、國有鐵道に對しましては、これは先ほど來の公述人が繰返して述べられたところでありまして、今後とも公共企業會計法が制定されるまでの間は、現在の國鉄特別會計法、國有財産法等が従來通り適用されることになつておりますが、これでは人事、經理について、從來通りの官廳的な制約を受けることになりまして、何のために本法案を提出したかさつぱりわからないことになりまして、本來でありますならば、本法と同時に公共企業体の運営に適應した公共企業會計法を制定するのが妥當でありまして、もしそれが今困難であるとするならば、本法案そのものの中に、官廳會計と異なつた一般企業會計方式をとり得るやうな規定を設けたら、どうかと考えます。

その次に第四十四條でございますが、これは田中さん、鈴木さん、黒澤さんその他の皆さんからほとんどこぞつて御発言がございましたが、國有鐵道は一般の經濟原則に立脚いたしました公共企業でありますから、定められた範圍内においては、市中銀行その他の民間金融、いわゆる一般資本市場からも借入金を得ることができるといふにしなければならぬと思ひます。この点につきましては、現在いろいろの公團が設置されておりますが、この各種の公團は、現在の公團法によりまして、復興金庫だけから融資を受けることになつておりました、民間からはこの法案に規定されておらず、同じやうに、借入金をすることができないことになつております。このために、現在設置されております公團そのものの運営が、非常に支障を來しているという事実がござります。この問題に關しましては、各配給公團の八人の總裁から連名の陳情書が出ておるやうであります。これは公團設立の当初からすでに反対意見のあつた点でございます。まして、また同じやうな規定がこの國有鐵道法案にも挿入されておりますが、先ほど申しましたやうな公團の運営の經驗に徴して、すでに經驗済みの事項でありますから、これはやはり一般市中銀行からも借入金ができるやうな措置を講じたらどうかと考えます。

それから四十七條につきましては黒澤さんから御説明がございましたが、これも同じやうにすでに一つまり出納手續を國庫金の例に従はしむるといふことも、前に述べた理由と同じ理由によりまして適當でないと思ひます。この点も、現に設置されております公團の運営そのものの經驗によりまして、先ほど申しました各公團の八總裁の連名陳情書の中にも、この点が訴えられておる点でありまして、これは前に述べられました公述人の意見とまつたく同様に、私は適當な改正を要するのではないかと考えます。

大體私から特に申し上げたいことはそれだけでござりますが、要するに公共企業体の設立そのものが、業務運営に際して官廳特有の——これは現在の公團でもさうであります。官廳特有のい／＼な制約を排して、ことに自主性と機動性あるいは弾力性を持たせることが適當と考えまして、この法案全体を貫いて官廳的性格を拂拭することが必要である。もしこれを拂拭しないならば、形式は公共企業体といふことにはなりまして、實質的には

従来の國鉄と何ら異なることはない
のであります。従いまして本法は單
なる名目的な立法に終るのではない
か。こゝういふに考ふる次第でござい
ます。簡單でございしますが、一言申し上
げた次第であります。

たしてあるか。こゝういふ御質問
と思ひます。現在までの國鉄の會計制
度というものは、まづた官廳會計の
例にならつております。もつとも昨年
度から若干の改正が行われたようであ
りますけれども、實際にはこれが十分
に實現してないわけでありまして。公
共企業体の會計制度、すなわち官廳會
計の方式を脱して、企業會計にならな
ければならぬ点では、官廳會計とい
うものは、現金出納においては國庫金
を超過しなければならぬことが一つ、次
に現金出納式の會計をやつてゐる。そ
のために物品會計、財産會計というも
のが金銭會計から遊離してございま
して、その會計制度は非常に複雑にな
つてゐる。金銭會計は金銭會計として一
方に行ひながら、物品會計と財産會計
と別個に行つて、それ／＼物品會計の
決算、財産會計の決算といふことにな
つてゐる。企業會計といふのはこの金
銭會計、物品會計、財産會計というも
のを融合統一して、一つの帳簿の上で
計算する方法なのであります。觀念と
しては一應そう申し上げられますが、
今この國有鐵道を設立するにあつ
て、即座に企業會計の制度がとれるか
という、理論的にはとれるのであり
ますが、この會計を担当する末端の人
員においては多少不足をする。つまり
機能において若干の年月をかなけれ
ばならないというやうな問題が残るわ
けであります。それで應急の考え方と
しては、企業會計の原則を取入れ得る
やうな條文になつておれば、早速その
制度の改正ができると思ふのでありま
す。ところがこの法案では、近代的な
企業會計制度をとるのに妨げになるよ
うな條文が、こゝかしこに残つており

○有田委員長 御質問はございませ
んか。

ます。むしろこの際いろ／＼な混亂を
避ける意味ではただちに切りかえるよ
りは、なるべく近い將來に切りかえ得
るやうに、條文を消極的に整備してお
く方がよいと思ふかと思ふのであり
ます。その消極的に整備しておくとい
ふ意味は、つまり第三十八條の予算の
觀念を改めること、第四十一條の決算
の觀念を改めること、第四十七條の現
金出納の原則を改めること、こゝうい
うことで企業會計の近代化をはかる下
地が十分できるかと存じます。ただちに
新しい會計制度をこの法案に入れるこ
とは、私も研究者の立場からいへば
最も望ましいのですが、國鉄の現状か
ら見て、そゝういふ準備ができるよう
な法案であればいいのではないかと、こ
う考へます。

○成田委員 黒澤教授にお尋ねいたし
ます。ただいま中矢さんから御指摘
があつたのでありますが、従来の官廳
會計と私企業會計の相違というものは、
は、弾力性があるかないかによつて決
定される弾力性のある私企業會計制度
というものが、高能率に非常に役立
つてゐるという御趣旨であります。私
たちもまことにそふであると思へる
のであります。この三十六條で、黒澤
さんの御指摘のように従来の會計法、
財政法というものがそのまま踏襲され
てゐる。これでは獨立採算制をつた
高能率の経営はできないという御趣旨
であります。この点も委員會で相当問
題になつたのでありますが、それにつ
きまして、パブリック・コーポレーシ
ョンの會計というものを——今この法案
の審議を急いでおるのでありますが、た
だちにこれに織り込んでやれるやうな
制度であるかどうか。またそれが非常
に複雑なものであるといひましたら、一
應會計制度については民間企業
の長所を入れまして、民間の私鉄と同
じやうな會計制度を取入れまして、
あまり混亂と摩擦がないだらうか。そ
ういふやうな点について、専門的な意
見を伺ひたいと思ひます。

○成田委員 今この國有鐵道を設立するにあつ
て、即座に企業會計の制度がとれるか
という、理論的にはとれるのであり
ますが、この會計を担当する末端の人
員においては多少不足をする。つまり
機能において若干の年月をかなけれ
ばならないというやうな問題が残るわ
けであります。それで應急の考え方と
しては、企業會計の原則を取入れ得る
やうな條文になつておれば、早速その
制度の改正ができると思ふのでありま
す。ところがこの法案では、近代的な
企業會計制度をとるのに妨げになるよ
うな條文が、こゝかしこに残つており

○成田委員 今この國有鐵道を設立するにあつ
て、即座に企業會計の制度がとれるか
という、理論的にはとれるのであり
ますが、この會計を担当する末端の人
員においては多少不足をする。つまり
機能において若干の年月をかなけれ
ばならないというやうな問題が残るわ
けであります。それで應急の考え方と
しては、企業會計の原則を取入れ得る
やうな條文になつておれば、早速その
制度の改正ができると思ふのでありま
す。ところがこの法案では、近代的な
企業會計制度をとるのに妨げになるよ
うな條文が、こゝかしこに残つており

○成田委員 今この國有鐵道を設立するにあつ
て、即座に企業會計の制度がとれるか
という、理論的にはとれるのであり
ますが、この會計を担当する末端の人
員においては多少不足をする。つまり
機能において若干の年月をかなけれ
ばならないというやうな問題が残るわ
けであります。それで應急の考え方と
しては、企業會計の原則を取入れ得る
やうな條文になつておれば、早速その
制度の改正ができると思ふのでありま
す。ところがこの法案では、近代的な
企業會計制度をとるのに妨げになるよ
うな條文が、こゝかしこに残つており

○有田委員長 黒澤教授にお尋ねいたし
ます。ただいま中矢さんから御指摘
があつたのでありますが、従来の官廳
會計と私企業會計の相違というものは、
は、弾力性があるかないかによつて決
定される弾力性のある私企業會計制度
というものが、高能率に非常に役立
つてゐるという御趣旨であります。私
たちもまことにそふであると思へる
のであります。この三十六條で、黒澤
さんの御指摘のように従来の會計法、
財政法というものがそのまま踏襲され
てゐる。これでは獨立採算制をつた
高能率の経営はできないという御趣旨
であります。この点も委員會で相当問
題になつたのでありますが、それにつ
きまして、パブリック・コーポレーシ
ョンの會計というものを——今この法案
の審議を急いでおるのでありますが、た
だちにこれに織り込んでやれるやうな
制度であるかどうか。またそれが非常
に複雑なものであるといひましたら、一
應會計制度については民間企業
の長所を入れまして、民間の私鉄と同
じやうな會計制度を取入れまして、
あまり混亂と摩擦がないだらうか。そ
ういふやうな点について、専門的な意
見を伺ひたいと思ひます。

○有田委員長 今この國有鐵道を設立するにあつ
て、即座に企業會計の制度がとれるか
という、理論的にはとれるのであり
ますが、この會計を担当する末端の人
員においては多少不足をする。つまり
機能において若干の年月をかなけれ
ばならないというやうな問題が残るわ
けであります。それで應急の考え方と
しては、企業會計の原則を取入れ得る
やうな條文になつておれば、早速その
制度の改正ができると思ふのでありま
す。ところがこの法案では、近代的な
企業會計制度をとるのに妨げになるよ
うな條文が、こゝかしこに残つており

○有田委員長 今この國有鐵道を設立するにあつ
て、即座に企業會計の制度がとれるか
という、理論的にはとれるのであり
ますが、この會計を担当する末端の人
員においては多少不足をする。つまり
機能において若干の年月をかなけれ
ばならないというやうな問題が残るわ
けであります。それで應急の考え方と
しては、企業會計の原則を取入れ得る
やうな條文になつておれば、早速その
制度の改正ができると思ふのでありま
す。ところがこの法案では、近代的な
企業會計制度をとるのに妨げになるよ
うな條文が、こゝかしこに残つており

○有田委員長 今この國有鐵道を設立するにあつ
て、即座に企業會計の制度がとれるか
という、理論的にはとれるのであり
ますが、この會計を担当する末端の人
員においては多少不足をする。つまり
機能において若干の年月をかなけれ
ばならないというやうな問題が残るわ
けであります。それで應急の考え方と
しては、企業會計の原則を取入れ得る
やうな條文になつておれば、早速その
制度の改正ができると思ふのでありま
す。ところがこの法案では、近代的な
企業會計制度をとるのに妨げになるよ
うな條文が、こゝかしこに残つており

○有田委員長 今この國有鐵道を設立するにあつ
て、即座に企業會計の制度がとれるか
という、理論的にはとれるのであり
ますが、この會計を担当する末端の人
員においては多少不足をする。つまり
機能において若干の年月をかなけれ
ばならないというやうな問題が残るわ
けであります。それで應急の考え方と
しては、企業會計の原則を取入れ得る
やうな條文になつておれば、早速その
制度の改正ができると思ふのでありま
す。ところがこの法案では、近代的な
企業會計制度をとるのに妨げになるよ
うな條文が、こゝかしこに残つており

○有田委員長 今この國有鐵道を設立するにあつ
て、即座に企業會計の制度がとれるか
という、理論的にはとれるのであり
ますが、この會計を担当する末端の人
員においては多少不足をする。つまり
機能において若干の年月をかなけれ
ばならないというやうな問題が残るわ
けであります。それで應急の考え方と
しては、企業會計の原則を取入れ得る
やうな條文になつておれば、早速その
制度の改正ができると思ふのでありま
す。ところがこの法案では、近代的な
企業會計制度をとるのに妨げになるよ
うな條文が、こゝかしこに残つており

○有田委員長 今この國有鐵道を設立するにあつ
て、即座に企業會計の制度がとれるか
という、理論的にはとれるのであり
ますが、この會計を担当する末端の人
員においては多少不足をする。つまり
機能において若干の年月をかなけれ
ばならないというやうな問題が残るわ
けであります。それで應急の考え方と
しては、企業會計の原則を取入れ得る
やうな條文になつておれば、早速その
制度の改正ができると思ふのでありま
す。ところがこの法案では、近代的な
企業會計制度をとるのに妨げになるよ
うな條文が、こゝかしこに残つており

○有田委員長 今この國有鐵道を設立するにあつ
て、即座に企業會計の制度がとれるか
という、理論的にはとれるのであり
ますが、この會計を担当する末端の人
員においては多少不足をする。つまり
機能において若干の年月をかなけれ
ばならないというやうな問題が残るわ
けであります。それで應急の考え方と
しては、企業會計の原則を取入れ得る
やうな條文になつておれば、早速その
制度の改正ができると思ふのでありま
す。ところがこの法案では、近代的な
企業會計制度をとるのに妨げになるよ
うな條文が、こゝかしこに残つており

昭和二十三年十二月二十九日印刷

昭和二十三年十二月三十日發行

衆議院事務局

印刷者 印刷局