

第三回會議院運輸委員會會議錄第六号

昭和二十三年十一月二十四日(水曜日)

今日の会議に付した事件

○日本國有鐵道法案(內閣送付)

右法案に關して証人の証言あり

午前十時二十五分開会

○委員長(板谷順助君)　これより運輸

そこで本日は議事の都合によりまし

て、お一人三十分程度に一つお願いを

いたしたい。勿論短時間の間に十分意

を盡すことはできないかと思ひまする

が、若し各位の間に具体的な腹案をお

持ちであつたならば、この際書面を以

て一つお出しを願いたい。要するに本

委員会において審議をせねばならんと

この問題の焦点は、現在政府が出して

おる原案によりまして、國有鐵道が能

率的に運営ができるかどうか。監理委

参考に頂きました参考資料にもありますように、アメリカのコーポレーションとしては、少くともこの四つの自主性が備わらなければ、今申し上げました観点に副うということが考えられないのじやなからうか、こういうふうに考へるわけでありませう。そういう観点からこの法案を仔細に眺めて見ますと、人事、管理、運営に關しましては、二十六條乃至三十六條におきまして、原則的には一應人事問題に關する自主性というふうな問題が職員に關しては採上げられておるといふことが考えられますし、いわゆる人事委員會の適用外に立つて、一つの自主性が認められておるといふことは考えられるのであります。が、第四章會計という所の三十六條以下におきまして、その予算、決算でありますとか、現金の運用でございますとか、検査だとか、その他の會計財務につきましては、三十六條におきまして、「鐵道事業の會計を規律する法律が制定施行されるまでは」といふふうな言葉の下に、殆んど從來と余り変りがないといふふうに考えられるのであります。いろいろ考えられますが、この点で二三氣が付きましたことを考へて見ますと、どうも資本の吸收方法につきましても、新しい方法が殆んど考えられていないような氣がするのであります。四十三條で赤字交付金の問題が書いてありますし、四十四條に政府借入金金の規定がございますし、四十五條に資金の貸付の問題といふふうなものがありまして、これによつて鐵道を運営して参るといふふうなことで、自分の力によりまして、廣く民間の資本を吸收するといふ考へ方が何事

も出ていない、全く國庫依存の形で以てやつて参つておる。それから現金運用につきましても、これは毎日非常に大きな収入が上る企業体でございますが、この資金運用の面につきましても、要するに從來の國庫金と同じ形で以て取扱われて、こういうものが一般金融の緩和、或いは金融面に動きまします。これは、國家全体にも役に立ちまします。企業体自身としても非常に考へる部分が多いと考へられます。にも拘らず、從來の扱い方、公金としての扱い方以外に出ていない。こういうようなことになりまして、一体財政上の獨立、自主性と申しますか、更に發展いたしまして、獨立採算に向ふ基本的なものが何にも片影もない、少し極言をいたしますと、片影もないといふふうな事柄になつて参りますと同時に、先ずこゝいう考へ方で行くのだつたら、最近の民間企業体におきまして、いわゆる經濟の三大原則で赤字の補填金はできない、或いは運賃の物價に影響を及ぼすような値上を考へられないといふふうな、その他のいゝわゆる、まあ最近の經濟三大原則で以て、民間企業が自から獨立採算制を取つて、この日本經濟を復興しなければならぬといふ姿と睨み合して見ますと、非常に私としては異様な感じを感ずるのであります。少くともこういう問題に關しまして、新しくコーポレーションになります以上は、それらについての方法、考へ方が樹立されなければいけないのじやなからうかといふふうに考へております。又利益金の処分につきましても、一、二漠然とした規定がございます。四十三條の二項に「別に予算に定める場合を除きこれを政府の一般会

計に納付しなければならない。」と書いてあるわけでございます。一体利益金の処分の順位といふふうなものが、本來言へば、第一條の目的達成の財政的な裏付と考へられなければならないので、「別に予算に定める場合を除き」といふふうな考へ方で、一般會計に納付するといふことが書いてあるだけでは、私は非常に本企業体の財政的な裏付、第一條の目的達成のための財政的な裏付が足りないのじやなからうか、こういうふうな考へておるのであります。それから予算、決算につきましても、殆んど全面的に從來のごとく運輸大臣を経て大藏大臣の監督といふふうな要請でありますし、會計検査についても同様である。又予算不成立の場合にこゝういふ企業体がどう運営すべきかといふ点につきましても、実は規定がない。こゝういふふうな情勢なんでありまして、私は本法案においては、この企業体が實際その目的を達成して参りますところの、第一條の目的を達成いたしますところの財政的な裏付と成いたしますところの、財政面からも、經濟面からも、現金運用面からも、會計検査面から見まして、非常に達成が困難でなからうかといふことを痛感いたします次第であります。先程申し上げましたように、少くともそういたしますと、本法案で以て先程申し上げました公共企業体の會計を規律する法律といふものが、いつまででできなくちやならぬかといふことは、最小限度この法案を審議するについての考へられなければならぬ問題である。もう少し突込んで申しますと、少くとも次の通常議會までには、これらについての一つの意見が纏りまして、法案ができるこ

とを希望する次第でありますので、できますれば、その点についてお考へ願へたら非常に結構でないか。と同時にこれを官僚にのみ任すわけにいかないで、どうしてもそれをやつて参りますところの手続が併せて考へられなければならない問題である、こゝういふふうに考へるのであります。それから先程御指摘になりました問題に關連した問題であります。特にこの監理委員會なるものがどういふ働きをするのかといふふうな点につきまして、少しく私の考を申し上げます。この法案を見ますと、第五章監督と云ふところには、五十二條、五十三條、五十四條、誠に法第三章を以て運輸大臣の監督を如何にも制限しておるように見えるのであります。が、どうも私自身には、この点につきまして、少しく私見を申し上げますと、如何にもそう見えませんが、実はこの一つの公共企業体としての公法上の法人であります。が、できました時に、これは各省の監督が相當に適用されることになつて、手續上煩瑣になるだらうといふことが考へられるばかりでなく、法第三章でも申しますか、運輸大臣としまして、これは五十四條において相當包括的な監督命令が出せることになつてあります。それから先程申し上げましたように、財政面におきましても、殆んどこれが運輸大臣の一應指示、承認を受けなければならぬような点も認められます。こゝういふふうになつて参りますと、残りますところの運輸省の機構にもよるのであります。が、やはりこれはもう私ここで率直に申し上げますと、一

體監理委員會を設けることと、運輸省の機構を、あとどう残すかといふ問題とが非常に不徹底だと思ふのであります。率直に申し上げますならば、こゝういふことに書いてあります監督上の問題、或いは予算、決算等の問題こそ、どうも本質的に申しますと、監理委員會を作りまして性格から言いますと、私は監理委員會の使命でなからうか。運輸大臣の監督でなくて、本來監理委員會のやるべきことがこの監督の章に出ておる問題、予算、決算の問題等でないか。今度は監理委員會の実は機能の使命を見て見ますと、監理委員會は第十條でございまして「監理委員會は第一條に掲げる目的を達成するため、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。」ところがこの監理委員會は一体何をやるかといふことについてはつきりした点がないのであります。凡そこゝういふ規定を設けられる以上は、總裁として運営の責任者が、この監理委員會はどういふことだけは付議しなければならぬかといふことが當然あつて然るべきである。監理委員會の使命、目的が非常にオブスキュアだといふふうに考へられるのであります。そうなつて来ると、一體運輸大臣の監督というものが何だかといふことを更に考へざるを得ないのであります。悪く邪推いたしますと、官僚がこゝういふ規定を作るが、やはり監督機構は或る程度龐大なものを残すのでなからうか。そして、又差当り残さなくても、だん／＼この監督という名の下に、相當監督機構が龐大になりやしないかといふことも考へられます。と同時に、若しもこれだけの組織をお作りなんだと、一體運輸省に本質

的に残すものというものは余りない。そうするとここに書いてあります運輸大臣は、右に書いてどの程度のことを考えられるか、率直に言いますと、海のものだけが残つて、余り陸の方は御監督なさらない運輸大臣、規定の通り考へて見ますと、総理大臣でありまが、運輸大臣は実体的に見ますと、海の方の諸種の仕事だけする大臣になつて来やしないか、その大臣が議院に對して責任を有する、その大臣に對して監理委員会が責任を有する、その監理委員会に對して總裁が責任を有するといふ有様で、ある歴大な企業体を責任を持つて本當に總裁が運営できるかどうかどうだろうか。又そういう總裁がこういう法案に盛り込まれた總裁で以て適當な人を得ることができたらどうかどうだろうか、こういうふうな考へを持つてであります。余り時間がございませんで、極く簡単に私の考へ方を申上げますと、この監理委員会の使命、目的をもつとはつきりなすつて頂いたら結構じゃなからうか。で五人じやどうも私は足りませんという考へ方を持つております。と同時にむしろ突き進んで、この監理委員会の委員長を總裁自身がなすつたらどうか。つまり總裁として企業運営の責任を持ち、そうして監理委員会の委員長としてこれを監督統制するところの地位も併せ持たしめて、そうして責任の帰趨を明らかにして初めて運営ができるのじやなからうか。それから場合によれば、残存いたします運輸省の機構そのものから考へますと、この程度の監督というものは、場合によれば安本の運輸局一局で足りるのじやなからうかというふうな点も考へられます。

もう少し簡素な形で責任が持てるというふうな状態において物事を進めないとけないのじやなからうか。それからこの監理委員会をもう一つの観点から考へますと、これはそのまゝの形でも十分運用はできると思いますが、労働組合の、今度は労働組合じやございませんで、職員の代表者というふうなものも、民主的な運営として委員の中に加えるということになつて参りますと、五人じや少いだろうということに申上げましたのは、要するにここに書いてありますような監理委員会で以て、金融でございませつか、運輸業でございませつか、商業でございませつか、その他知識経験者というふうな問題から考へますと、足りないのじやなからうか。と同時にもう少し率直に申しますと、この頃はこの原則が非常にお固いようで、到底この問題も容れられないと思ひますが、兩院の運輸委員長は少くとも監理委員会に一應お入り願うような形になれば結構じやないか。そうしてその上に立つて、この行政上、或いは政治上の自主性をこの企業に十分持たせるような形に進み願へば、尙この企業体がうまく運営できるのじやなからうか。で私の民間におります経験から見ますと、率直に申上げますと、各企業体におきまして、いわゆる國策会社というものが非常に企業能率を擧げていないのであります。と申しますのは、いわゆる國策的な会社というものはいろいろ條件において政府の監督が非常に強いのであります。そのために経営者自身が何事も政府の方針に従わなければ経営ができません。日本発送電でありますとか、帝國石油会社でありますとか、そ

の他比々擧げることができるのであります。私今丁度労働委員会の委員として労働問題を取扱つて見まして、一番考へることは、経営者があつて國策的な会社におきましては、政府から各種の制約がありますために、みづからの責任においてみづからの企業を運営するといふ余地が少いために、非常に経営能率が擧げられない。この会社も本来の目的はそうでございませんで、実施した點に、不幸にしてそれらの点に行きよくな傾向がありやしないだろうか、ということに非常な心配しておるのであります。

結論的に言いますと、私は今申上げましたような観点に立ちますために、非常なこの問題は重大な問題だ。むしろどうもこの法案の形で行つて、現在の國有鐵道の形態より勝つておるかどうかという点に頗る疑いを持つておるわけでありませんで、併し現在の國有鐵道の形態そのものがいいとはどうしても考へられませんで、國有鐵道自身の形に更にいわゆる民主的な、能率的な運営方法というものが、もつと／＼そういう觀察から改革されなければならぬ。そうなつて参りますと、ここに書いてありますようなパブリック・コーポレーションの形というものと實質的には殆ど大差ないものができ上つて來た。併し尙官廳機構そのものでは大きな一つの制約がございするから、その制約を排除するためにこういうパブリック・コーポレーションの形に移行するといふことは十分考へられますが、それには余りに早急に、この姿のままで行つて果していいんであるかどうかどうであらうか。もう少しこういう問題については考へる余地が残されてい

るんじやなからうか。かた／＼一番最初に申上げましたように、労働問題から見ますと、一方におきまして、公共企業体労働関係法案が提出されておるようございませんで、それによつて相當目的を達成するんでなからうか、こういうふうにも考へられるのであります。ざつと要約いたしました、本法案に對する私の意見に與えられましてお時間の範圍で、極く簡単に申上げますれば、以上のごとくであります。

○委員長(板谷順助君) 申し遅れましたが、本日証人として御出席を願つた方は商大講師の細野日出男君、それから運輸調査局長の片岡調郎君、それから鐵道弘済會理事長の堀木鐵三君、それから國鉄労働組合委員長の加藤男君、それから前安本綜合調整委員會幹事長の都留重人君、それから東京銀行業務部長の神野正雄君、それから高速度交通團副總裁の鈴木清秀君、それから中央労働委員會の事務局局長の鮎澤巖君、この方にお願ひをいたしましたのであります。この中都留君と鮎澤君は差支があつて本日御出席ができませんのであります。そこで只今の公述に對して委員諸君から一つ御質問されることになつておりますが、それについて御討議を願うことにいたしました。私が先ず第一に伺ひたいことは、只今金融問題、財政問題についてもお話があつたのであります。が、御承知の通り、戦時中に非常な損害を蒙りまして、荒されたところの鐵道を建設するといふことは前途非常に多難であります。従つて建設或いは改良に對する資金をどうするかというふうな重大な問題も残されておるわけでありませんで、尙先達

て國鉄審議委員會なるものが設けられて、それに対するところの答申案も実は出ておるわけでありませんで、從つてこれらの問題につきましても、今お話を通り將來特別會計を維持する上において、委員諸君におかれましては、御意見があるならば、一應御発表を願ひたい。

それからあとでおいでになつた方に尙重ねて申上げて置きますが、先般衆議院の公聴会においでになつた方も今日御出席願つておるわけでありませんで、併し我が參議院における運輸委員會といたしましては、二院制度の本義に基いて、独自の立場において検討する。こういう意味において御出席を煩した次第でありますから、先般お話をした次第の御意見、或いは更に御追加になつていふようなことにつきましまして、一つ十分にお話を願ひたい。それから尙時間の制限もあることで、十分なお話ができないとしたならば、どうか一つ書面を以て何か具體的の御案があつたならば、お示しを願ひたい。それを特に一つお願ひ申上げて置きます。それから午前中全体の會議が終りましたならば、食事を差上げることになつておりますので、その場合懇談的に運輸委員と話合ひをしたい、こういう考へであります。

○内村清次君 質問は一人々々にやつて行きますか、その都度……。

○委員長(板谷順助君) それでは質問はお一人／＼にした方がよいと思ひます。その都度……。

○内村清次君 堀木さんにお伺ひいたしますが、先程の口述の冒頭に、今回のこの法案につきまして、先ず職員の労働関係、即ち労働問題は、一應公共

企業体労働関係法案に規定してあるからして、それでよいのじやないか、こういうようなお説を伺つたようです、勿論これはマ書簡の中にもありまして、いわゆる罷業権あたりの制限があり、勤労者の基本的人権をそうやって抑えて、而も又公共企業体労働関係法案、又その他いろいろの基準法あたりで護つておるものも相当制限を拡大しておるようです。こういうような関係で、この歴大な企業体が今後非常にスムーズに、而も民主的に動いて行くであろうか、こういう点も私心配になっておるのですが、これに対する御所見を一つ承りたいのと、それから先程監理委員会の使命、目的が薄い。勿論この法案の條項におきましても私同感です。この儘か五人と、それから總裁の一人入つたこれだけで、これだけの歴大な企業体が本當に民主的に、能率的に運営されて行くであろうかという点にも私心配いたしておりますが、それで先程は、これをいくらか拡大をして、そして職員代表も入れたらどうかという御意見、私もこれは御尤もだと思つております。併しなからこの法案には、いわゆる職員の経営権に対するところの参加を禁止してあるようですが、これで果して民主的に運営ができるかどうか、この点に危惧があります、その点について御所見を伺いたい。

それから経理の面ですが、現在の國鉄がこの法案に行きまして、幾らかいはゆる民間企業的な構想も混つておりますが、どうしても現在の復興途上にあるところの、この鐵道自体が、原價計算を以て打立てたところの運賃でなくして、現在殆んど政策的な運賃形態に移行しておつて、どうしてもこれではやはり赤字というものが相当永く続くであろう。これが國家の一般會計の方に持つて來られるようなことで、今後その改訂というものが辻褄が合つて、即ち独立採算制の規模に従つて運営ができるかどうかということ、この三点について御所見を伺いたい。

○証人(堀本三三) 内村さんのお尋ねの、公共企業体労働関係法案で、何と申しますか、労働者の基本的人権と申しますか、労働権に基くものが果して確保されておるかどうかと、こういう問題になりますと、実は今日私の呼ばれました目的の範圍外だと思ひますが、ただ公共企業体労働関係法案というのにつきましても、私の率直な希望を申しますならば、この大きな点については、アメリカと同じように、鐵道従事員の一つの労働関係を規定した特別法規ができて然るべきものであるという考え方を不斷から持つております。非常に勤務にも特殊性がありますし、労働條件につきましても、單純に考えられないというような考え方を持つておりますので、特別法的なものができ上つたら非常によいのじやないか、併しアメリカの鐵道の労働関係の法規にいたしましても、相當の期間も経過を経てきたものでありますから、それについては今後の推移に見てその物事を考えるべきではなからうか、かように考えておるのであります。

した権能を制限する必要はないと思ふ。併しなからともかくもこういう基本的なものを決めて参ります時に、私も曾て鐵道に経験があるのでござい、共々率直に申上げますと、鐵道をよく運営する人は、従事員と氣持の合つたと申しますか、従事員と本當に表裏一体になり得るようない人が鐵道を動かして得る人としての一つの資格でござい、いますね。だからそういう意見を持つて本當によく採り入れ、よく考え、その従事員の氣持と一致したような状態におけるところの人が、總裁として一つの資格だと思ひます。そういう観点から見れば、監理委員会についても、又従事員諸君も經營者自身の實際の目的を眞に把握してない、相當そこには十分な理解がなければならぬ、うまく行かないというよな關係から、監理委員会に職員の代表的な人が入つて頂くことが、運営を非常にうまく行く、ゆえんじやないか、こういうふうに考へて、先程申上げた次第であります。

それから運賃の現状から、原價計算から見て、國有鐵道は暫く赤字だらう。國有鐵道といふと、今度の公共企業体も相當赤字だらう、殊に運賃が政策的に定まる以上は、特にそうだらう、そういうお考えは私全然同感で、従つて独立採算制に向う理想を達成する日が非常に遠い先ではないか、ということは一考されませんが、と同時にそれこそ正に一つの企業体、新しいパブリック・コーポレーションの一つの目的ではないか。経済的に自由な活動があれば現在のようない官業として制約される範圍内の經濟活動を補つて、そして日本の産業復興に役立たせ、

の經濟企業であるから一般行政の事務から取り離したところの能率ある自主性のあるものとしなければならぬという考え方、これがこの法案に盛られて來た思想の現れたものだと思ひます。が、この二つの点を我々は十分考へておかなければならぬのであります。併しなから現在の國有鐵道は國營という形態のために政治的經濟的、可なり行政上の制約を受けております。御存じのごとく、或いは建主改選だ、或いは改主建選とかいふ、政治問題で幾度か鐵道の本來の方針が変えられ、又建設改造の工事の勝手順序や、或いは年度割というものが政治性によつて変えられております。そうしてこれが予期する方向に向つて行かなくなつたことは、たび／＼あります。又鐵道省内の組織そのものも運営上良い機構にしたいと思つても行政官廳一般の官制通則のためにそれが妨げられてうまく行かなかつた。或いは官吏登用の規則によつて適材を吸収することが得なかつた。或いは會計規則の煩雜な手教によつて能率を阻害したりするやうな政治上、行政上の制約を可なり受けておつた。併しなからそうかといつてこれをすべて純粹の民間企業に移すのは、民間の事業といふものが利潤追求を本旨とする企業でありますから、どうもそれに移すのは不合理である。また國有鐵道のような歴大な組織を持つてゐるものを、而もその仕事時間が業務内容を保持してゐる。この仕事をば何らの國家的権力の背景のないやうな事業にして、こういう社會情勢の下に運営されるときは私は考えられないのであります。又この歴大な企業体が民間

企業で仮に営まれるといたしますと、この企業の大きさから生じます政治力経済力は可なり大きいものでありますから、結局は第二の財閥を発生する力となりがちであります。こういうような観点から私はこれを純粹の民間企業に移すことは反対なのであります。

それならばこの公共的の性格と経済的企業である性格とをよく調和するためには、結局は政府の権力を備えながら民営事業と同様の柔軟性と自発性を兼ね備えて、曾てアメリカのTVAの教書の中にある言葉の思想で以て組織を変えて行かなければならないと思ふのであります。これが日本國有鐵道法案が提出された原因だとも考えられます。ついでにはこの法案の内容について少しづつ論議して行きたいと思ふのであります。政治行政の方面から干渉を受けず面につきまして、財政面からと人事面からと業務監督面からと、これらが一番多く関連して來ると思ふのであります。

先ず第一に人事面を見ますと、日本國有鐵道の役員が政治勢力によつて影響されないう、みずからの創意と責任で業務を執行し得られる建前になつてゐることが非常に必要だと思ふのであります。この点に關しまして法律の第二十條の總裁、副總裁、理事の任命及び任期、二十一條の役員の失格、二十二條の總裁、副總裁の罷免規定というものにおいて、相當の考慮が拂われているやうであります。又企業業務を行ふ國有鐵道の職員は、一般の官廳の職員と異なる資格條件を必要とすることは言うまでもありませんが、この意味において公務員法の適用から排除せられ、人事院からの制約を受けない

でよいといふので、この点は三十四條に書かれておりますが、この点も非常に結構なことと考へるのであります。ただ職員との給與につきまして予算手續の關係から實際は行政官廳その他の拘束を非常に受けると思へられます。この点について再考を要するものではないかと考へられるのであります。

次は行政官廳の指導監督面でありすが、この点につきましては只今堀木さんから幾々と述べられておりまして、思想においては大体私も同様なものであります。この法案を見ますと運輸大臣並びに財政面におきましては大藏大臣の監督にも服することになつておりますが、その監督のうち財政面を除いて見ますれば、先程堀木君の言われたように第三章の規定があるだけであります。併しながら財政面におきましますと、運輸大臣が一体どういふような監督命令を出すのか、監督規定を制定するのか、又實際上の運輸省の運輸大臣を通しての役人の監督がどんなことをするのであるかといふことが非常に問題だと思ふのであります。運輸大臣として一般經濟計画の中に占めまします國有鐵道の地位において、その活動が適當であるかどうかといふ点に重点を置いて、日常の運営といふものはできる限り干渉をしないので、企業体の責任と創意に委すべきものだと思ふのであります。我々の一番心配しておりますのは、この法文に現れないところの行政官廳の干渉であります。この法案を見ますと、日本國有鐵道は運輸大臣の監督を受け、總裁はこの内部機關である監理委員會に対して責任を負うて、その指導統制

の下に運営に當るといふのがこの法案の建前のやうであります。實際においては總裁及び役員は業務運営に當るにつれて、運輸大臣と監理委員會の二重の監督指揮を受ける結果となりはしないか。そのために企業活動といふものが非常に害われはしないかといふことを危ぶまれるのであります。法文では監理委員會の権限が明瞭に規定されておりますが、同委員會がこの日本國有鐵道の中核責任機關であつて、一般の計画ばかりでなく、日常の運輸業務の上に至るまで、非常な廣汎な指揮命令權があるやうに書かれてあります。そういうことになりましますと、私はこの監理委員會が兼職を認めた名譽職であり、且つ専門家でないところの人が入つておる、こういう合議体の監理委員會に、そういう日常の運営までも含ましたところの權限と責任を持てて、運営させるというところが果していいことであるか、我が國情に合つておるかといふことを非常に疑うのであります。もとより一般經濟計画の線に沿つて公共的に運営されるというところが必要でありますから、それがためにはとかく自分の事業のみに没頭し易い總裁以下の役人のみに委して置くことは、それは危険であります。ところが、こういう廣汎な指導權といふものや責任といふものを監理委員會に持たせるのはどうであるか。先程堀木君の言うやうに、或る限界を決めてこれを諮問してその承認を得て、大きなことを決定するといふその範圍を明確にすることではなければ、實際においてこの日本國有鐵道の役員は、運営するものではないかと思ふのであります。

次に國有鐵道が現在國營であるためにいろいろの制約を受けて、活潑な能率的な経営ができないことは、財政面からの制約であります。従つて國有鐵道の社會化、この法案はこの頃いわれておる一種の社會化だと思ひますが、これには企業の自主性をうんと與えて獨立採算制によつて能率的運営に移らなければならぬと思ふのであります。が、經濟的自主性を與えるためには、予算からの離脱とそれから運賃の決定が獨立して行けるようにならなければならぬと思ふのであります。御存じのごとく一般官廳は確定收入である税金といふものによつて、消費的行政行為を営むのであります。この事業体はその収入が収益によつて左右されるところの見積りの收入であります。従つてその支出は絶えずその収入にマッチして變えられる、そうして次の年度にも事業がうまく繼續して行われる、こういうふうなたくみになつておらなければならぬと思ふのであります。この法律を見ますと、三十三條がその儘残つておるもので、何らこの点について改善せられないのであります。もとより國有鐵道は國民の公共福祉に關することが多いのであります。そのから、國民の代表たる國會の批判や監督を受けなければならぬと思ひますが、併しながらそれは決算面において受けた方がよいのであつて、予算においては行かぬ。總予算の承認という方向に進んで行かれたら如何かと思ふのであります。折角この法案が出ていゝる國有鐵道の弊害を除かれ、目途を持つておられるに拘わらず、この三十六條が存在するために、先程堀木君の申されたやうに、本當の能率

ある企業体から非常に離れたものにこれが進んで行くといふことを憂へますので、特にこの規定を見ますと新しい會計に關する法律ができるまでの暫定機關のやうであります。是非早くこの新しい會計の法律案を制定せられて、運行が滑らかに行くやうに考えて頂きたいと私は考へるのであります。

次に運賃決定の問題であります。が、三十六條によつてやはり財政法の適用を受けまします。現行と同様になつております。國有鐵道の運賃は國有鐵道の收入の根源でありますから、獨立企業体といふことから見れば自分で以てその運賃を決定するといふのが一應尤もらしいのであります。けれども、その獨占的性格と公共福祉の關係から、國有鐵道の當事者ばかりに委して置くわけに行かないことは勿論であります。併しながらこの運賃が財政法に左右せられる面がないわけではないのであります。又國會としても絶えず國有鐵道の事業經營内容を詳細に調べるわけにも行かないのであります。これは國會及び行政府から獨立したところの或る機關を以て決定する方がよいのではないかと思ふのであります。この点につきましては各國においてもそれ／＼立法、行政から獨立した機關によつて、審査決定せられる制度を採用してゐるのであります。この際日本もそうしたらよいだらうと思ふのであります。そうすれば最も公正にして合理的な運賃が制定せられるのではないかと思ふのであります。

最後に私は日本國有鐵道法と鐵道敷設法との改正若しくは廢止の法律案

が、同時に國會に提出せられないことについて疑を持つておるのであります。鐵道國有法は、日本國の鐵道に対する根本思想を表明しているものであります。日本國有鐵道法が、或る点において、その思想を變更しているのではないかと思われらるゝのでありますし、變更しているとすれば、鐵道國有法の改廢の法律案を提出すべきものでないかしらん、若し思想において根本的に變更しないとすれば、この兩者の表現方について、くつきりしないものがあるものでありますから、この法律にその思想を明記すべきものではないかと私は考へるのであります。又新たな日本國有鐵道は、獨立の機關ではあります、併しながら國家の必要によつて建設すべきものがあると思ひます。こゝういふものに対して、建設を命ずる規定がこの中にありません。私は必要でありとすれば、國有鐵道に對して建設を命じ、そして若しその收支が採算に合ふなければ、補償をしてやるといふ規定を置くべきものだと思うのであります。又國有鐵道は御存じのごとく、工事費として、年々二百四五十億の資金を必要とするのであります、その資金を、すべて政府による資金、或いは又一時の借入金も、すべて政府からの借入金で賄つと、こゝう考へ方はどうかと思ひるのであります。こゝういふ資金の獲得方法では、行政官廳の經濟企業に対する干渉が甚しくなるものと思ひますので、この点においては、民間資本も吸收し得られるような建前になつてゐる方がよいのではないかと考へるのであります。要しますに、この法律が折角國有、國營のきこちないところを省いて

民主的に經營しようと思ひておりながら、三十六條が存するのために、或る見方からすれば、現在よりも運賃しにくいような、企業体に改正せられて行くのではないかと憂へられる点が、非常にあるといふことを申し上げて、私の意見を終ることにいたします。

○委員長(板谷順助君) 只今鈴木君の公述に對して、委員諸君に御質問があるつたら、この際お申し出を願ひます。そうすると今のお話はなんですか、大體根本として、國家事業としてやらなければならぬが、併し一面において民間の資本も吸收せねばならぬ。こゝういふ意味でですか。

○証人(鈴木清秀君) 場合によつたら、銀行の借入金もしなければならぬし、場合によつては、なんといふんですか、鐵道公債といふんですか、そゝういふような、いわゆる工事公債を發行して、よいのじやないかと私は思ひます。民間が引受けられなければ、その公債を日銀でもどこでも引受けられるような建前にして行くといふのがいいのじやないか、こゝういふ考へを持つております。

○委員長(板谷順助君) そゝうですか。如何ですか、御質問はありませんか。

○丹羽五郎君 今鈴木さんのお話、非常に私御尤もであると思つておりますが、実は私共第三十六條がこの法案の一番のキイ・ポイントのようにも考へてゐるのですが、一番末に書いてあります(但し、政令をもつて日本國有鐵道を運輸省の一部局とみなす場合は、この限りでない)といふことで、一旦離した鳩を、又再び別な籠にその鳩を入れて、そゝうして制約をして行くといふやうに、こゝう考へてゐるのです

が、この三十六條について、もう一つ進んで鈴木さんの御意見があれば、聞かして頂きたい。私共、三十六條が結局これが一番如何やうにも、右に首を振らし、左に振らすといふことが、私、伸縮自在な意味に解釈してあります。その点はどうか。

○証人(鈴木清秀君) これは三十六條第二項の意味は、よく私も知らないのではありませんが、これは、結局は外の特別法、會計法などを適用する關係から入つております、その言葉の關係から言われたのではないかと、こゝう思ひますが、これは私もつきり分らないが、何故に、こゝういふパブリック・コーポレーションにして、全部、財政法、會計法、國有鐵道事業會計法、國有財産法が出て、これを適用して、あとは今申したやうな官廳の機關だけであつて、實質はなんら企業体になつていないのではないかと、なんのためにこゝうやつたかといふやうに、極端に言へば、いわゆるこれを、新しい會計法といふものを拵えて、予算はどうする、決算はどうする。或いは運賃はどう決める。或いは現金關係はどうする。會計検査はどうするといふことを決めなければならぬのではないかと、要するにその企業体といふのは、株式会社のいわゆる運賃の仕方を、こゝういふ公共事業に適用して行くといふ考へ方だと思ひます、こゝういふ會計面においては、公共的に、抑えて、あとは株式会社の會計検査に引張つて行くといふやうなふうにして行つたらいいんじゃないか、私はこゝう考へます。

○丹羽五郎君 その点一度、さつき堀木さんも、三十六條については、御意見が大分あつたやうに聞いておりますが、堀木さん、この点についての御意見を聞かして頂きたいと思ひます。

○証人(堀木三三君) 私は、大體資本から見ても、政府出資に限る必要はないのではないかと考へます。民間資本を吸收する。成程、赤字會計であつて、さつき内村委員からも言われましたやうに、赤字が今の形では、相當続きますが、併し一つの經濟活動體として考へるときには、もつと目的が、事業活動の範圍は廣くになります。ですから、そゝういふ点で以て、更にこゝう公共企業体になる以上は、經營面から見ますと、赤字だと言つて、悄然としてゐるわけに行かない、そゝうして責任を負つた者が、經營者とならなければならぬから、もつと赤字についての積極的、消極的、兩方の面からの努力ができるやうにしなければならぬ、そゝうすると今度は、仕事をしに行くのに資本を先考えられると、資本の面で先程申上げたやうに、ただ政府の出資だけに依存するといふことはおかしい。それから今度は、これを運用しますと、現金だけでも、一日に何億、何億どころじやありませんから、相當に龐大なものが入つて来る。それが普通の政府の國庫金になつてしまふといふ形ではとても駄目ですね。それからそゝういふやうな企業形態を作れば、赤字だから資本が集まらんと直ぐ断定しないで、相當財産價值もあるから、やり方によつては、相當私は民間資本も吸收できるのではないかとこゝう考へる方をしております。それから突つ込んでみれば、こゝういふ点な一つ、もう少しこゝうしたらいいんじゃないか、どうしたらいいんじゃないかといふことになりませんが、ともかくも、財政面の形というものが、官業的なやり方だけより一歩も出ていないですね。悪口を申しますと、一歩も出ておりません。それじやとても、なんといひますか、要するに經營的な、經濟的な、財界の変に應じ、財界の動きに應じて、やつて行く面は一つも、ございせん。それではとてもむづかしいと思つておるのですが、規定について一申上げた、きりがございせんから、場合によればもう少し細かく研究しまして、申上げてよいと思つております。

○委員長(板谷順助君) 先程申上げたやうに公共企業体として獨立採算制を確保する。この趣旨が行きますといふと、只今いろいろ御兩君の御意見も聞きました、ドイツにおいては、歐洲第二次大戰の後に鐵道の復興について政府の資金を百三十億マルク、民間から二十億マルクの資金を募集した、これについては、優先的に配當するといふやうなことで、一年の間にこれを建直したといふ話を聞いておりますが、何かそんなことについてお聞きになつたことはありますか。

○証人(鈴木清秀君) その点は片岡君からお聞きになつたらよいと思ひます。

○委員長(板谷順助君) 如何ですか、外に御質問ございせんか。そゝうすると御出席の順序によりまして、神野さんに一つお願いいたします。

○証人(神野正雄君) それでは只今御指名によりまして、今度の日本國有鐵道法案に對しまして、私の感じを申上

が起つて参りました、それだけでも非常な能率が落ちるということがあるのみならず、御承知のように段々運賃が高くなりますと、到底実問題として

現送ができないというようなことが起
こる。各駅の収入金は御承知のように
小さな櫃に入れて輸送するのでありま
すが、なか／＼その収入金が多いと各
駅各駅入れるのに時間がかかつて、そ
のため汽車が遅れるというようなこ

ともあるし、實際問題としてはもうあ
あいう高運賃では現送ということは殆
んど不可能ではないかと思うのであり
ます。その点からしましても、今まで
の國庫金制度というものは全然外し

て、そうして別個の出納手續を作らなければならぬ、現に一時的の便法としまして、鉄道収入は最寄りの銀行に預けておる場合が相当多いと思うのでありますけれども、これは実際非常に上心を要する必要があると云つてよろしい。

よくなつたのでありまして、こういうような便法は速かにこれを正規の法律にして、資金の高率の運用を図らなければならぬのだと思うのであります。我々が、然らば國鉄が独立採算制

を布いた場合にどういうようなプラン
ス・シートになるかということを考え
て見ましても、これは若しも一ヶ月に
約二十億の運賃収入があれば相当の資
金の運轉が行えるのでありまして、こ

れは独立採算制の赤字問題に對して、相当將來大きな改善の余地があるのじやないかということを語るものじやないかと思うのであります。全体から見まして、今回の法律は暫定的なもの、或いは王親の會計の法律が出るまでの

一時的なものとしましても、独立採算制ということは一挙にこれをやるとい

うことは非常にむずかしいのじやないか。急に会計制度に激変を與えるということは非常に困難なでありますから、今回のこの法律の中において徐々にステップ・バイ・ステップに本當の獨立採算制の会計に入るといふことが必要なんじやないかと考える次第であります。その意味におきましても、只今申上げましたような四十四條におきまして、市中銀行からも金が借りられるようにする。それから四十七條におきましても、もう少し資金を効率的に經營管理をやつて運営できるというふうにして、そうして次なる本格的の獨立採算制に対する一つの準備とするという方が進み方としてはよいのではないか、實際的なのではないかというふうに考える次第であります。私はただ資金面、或いは財政面からのみ見て、二氣の付いた点を申上げたのでありますが、この点について詳しい数字上のいろいろな資料は却つて煩雜になると思ひまして、持つて参りませんでしたので、いづれ詳しい数字上のことも御必要ならば、又いつでもお届けて御覽願ひたいと、こういうふうに思つております。

○委員長(板倉順助君) 数字的のこと
も一つ御提出を願いたいと思います。
それから今のお話の四十四條、從來國
有鐵道が日銀から長期借入れ、或いは
一時借入をしておたつたわけでありま
すが、今度更に市中銀行その他の民間
から借入金という、つまり範圍を拡張し
た、こういう意味はどうしていかん
というのですか。

○証人(神野正雄君) できないことになつております。それはむしろできる
ようにしなければならんといふので
す。

○小野哲君　ちよつと神野さんにお伺いしたいと思ひます。今の借入金の問題と関連して資金調達の関係なのであると思いますが、こういうような公共企業体が企業を経営して行きます場合においては、或る程度のやはり債券の発行を認めることが必要じゃないか。こういうふうに思ふのです。従来のロンドンにおける交通運輸企業体についても同様の方法が講ぜられておりますし、又我が國における営團組織についてもそういうふうなことがあるので、單純に借入金のみに依存する、特にこの法律案のように政府資金のみに依存するといふことは甚だ狭い、私は考えおる。只今の神野さんの仰せられました市中銀行その他からも借入金をするのにについては、全然同感なのであります。更に將來の独立採算制というものを確立して行く一つの準備といたしましても、殊に公共企業体としての財政的な自主性を確保して行くという点から言ひましても、債券発行の権能を與へることがよいのではないか。この点についての御意見を承りたいと思ひます。

○証人(神野正雄著) それはおつしやいます通り、債券発行の権能というのは是非必要じゃないかと思うのでありますが、ただ今の状態でなかなか債券発行をしても引受がむずかしいのではありませんか。金利なんか相当高くないですか。それと引受人がない。これは外債を募集するというならば又別でありまして、國有鐵道の外債問題になすけれども、担保の問題その他これは相當國の基本的方針に触れて来るわけでありますので、差当りとしてはなか／＼むずかしいのではないかと思う次第で

ありますけれども、おつしやいますように、國鉄が債券を発行して、そうして、自己の資金調達する。そういうやり方は特に長期資金の点におきまして、やはり是非必要ではないか。只今申上げましたことは、その場合短期のことを主として考えておりますので、長期の点においてはちよつと……。

○小野哲君　実はそう、いうふうなことを申上げましたのは、國有鐵道の現状から見て、できるだけ復興のテンポを早めて行かなきゃならないということもありますので、従つて勿論引受の問題もあると思うのですが、できるだけ資金の調達の途を多く開いて置くということによつて、復興自体が促進されるということも考慮に入れて置かなければならないので、いわゆる國有鐵道としては非常に重要な時機に直面しておりますために、民間の資本を借入れすることは当然であるし、復興という面から今御指摘になりましたような外債の問題も、復興に関連してやはり考へて置く必要があつたのじやなからうか、こういうような点から御意見を伺つたような次第であります。

○委員長(板谷順助君) 中にはこういう意見もあるのです。例えば鐵道財團とうもの組織して、そうして場合によつたらこれは債券を賣出す。或いは又その鐵道財團を担保としてそうして債券を發行する、こういうような説も一面においてある。だから政府の資金は、今あなたのお話のように、從來は長期資金なり、或いは一時借入を日本銀行ばかり頼りにしておつた。これは一般市中銀行に拡張するということがなれば、自然今申上げたように、つまり一種の公共企業体として独立採算制

を維持する上においては或いは鉄道財團なんかを組織して、そうして借入金によるか、或いは債券を発行するか、何らかそこに、資金調達の意味もあるのじゃないかと、こう思うのです。

○証人(神野正徳君)　そこでございすね。鐵道財團を組織するというやり方も確かにあると思います。もう一つのやり方は國鉄の資金だけにつきまして、特殊の銀行を作り、その又銀行に債券を発行させるというのも亦一つの方法じゃないかと思ひます。ですから資金調達の時いたしましては、短期においては國庫の金を借りる。國庫から金を貰うということ、市中銀行から金を借りるということ、その他自分の自己資金をうまく運轉する、利殖するということ、それから長期におきましては、國庫からやはりお金を借りるということ、並びに債券發行、それから一般市中銀行から長期資金を借りる、それから特殊の銀行を作つて債券の發行をして、そうしてその金を國鉄が利用するということ、いろいろな方法もあるわけでございすね。先程おつしやいましたように、威

るべく資金の手当の網を廣く張るといふ意味において、どれもこれは一應考へて然るべきじゃないかと思ひます。

○委員長(板谷順助君) 今度の金融制度の改正について、御承知の通り、例へば従来與銀或いは勸銀がですね、長期金融の機關であつた、ところが債券の發行を許すか、許さんかという問題になります、要すると預金範圍において資金をすることになる。それから長期融資ということになる。それから長期金融ということについては余程將來考へて頂かなければならん。例へば船

舶の金融なども殆んど長期金融が今のところできない。これがために船の建造その他についても非常に支障を來しておるといふことも言われております。であるから長期金融の機關を作る場合においては、國鉄そのものもそれを何か利用する途を考えたかどうかと思うのですが、如何ですか他に……。

●**内村満次郎** 今の短期貸付の場合に、市中銀行に即ち出資、即ち貸付の金の余裕というものがありませんかどうですか、これは資料を見せて頂かんと……。

○証人(神野正雄君) それは銀行という所は御承知のように、全体的に見ますと、金が足りないという場合でも、極端に言えばその日／＼で午前中は非常に余つておる場合もあるし、午後は非常に足りなくて日本銀行に駄込んで金を借りるということもあるかと思へば、或る場合には何億という金が遊んでおるといふようなことがあるのです。それで、そういうような場合にはどうするかと言いますと、この場合、國鉄の場合は、國鉄が一定の銀行に預

金契約をして、そうして預金口座を持つておりますれば、銀行はそのものの預金の範囲内において金を貸すことは勿論ですが、その預金口座者に対して当座貸越契約をしますれば、例えば預金のバランスは少くても当座の限度において直ぐ金は借入れられる。銀行としましては、そのときは預金が少くても、平均の残高が何十億というようによりありますれば、必要な資金を相当量國鉄に対して貸してもペーできるというので、資金の全体の平均の量が或る程度に達すれば、その銀行は金がなければ

ば日銀から金を借りて来て、それを更に國鉄に廻すという手が行い得るのですから、その点は銀行は金がなくて、その金がないのは他から調達して國鉄に何とか都合するということがありますから……。

○内村清次君 民間産業が今資金難で困まつておつて、そういうような民間産業の復興にも関係しなくちやいかん、勿論貸付の対象としてはまあこれは確率はありますし、銀行といたしましては……併しながら現在その金というものが本場に準備されておるかどうかという問題ですね、まあこの点をあなたの方の資料を頂けば結構だと思ひます。

○証人(神野正雄君) それは銀行として一番確かなのは、必ず一定の資金が國鉄から入つて来るという見込があるわけですね。普通の企業に対する貸金は今のような場合には非常に危い。それで一般の資金難ということが非常に言われておりますけれども、これは一つは銀行が極めておつて、これは一実案なのです。殊に安定期に入るとどういふ企業に金を貸してよいかということ、銀行が非常にナラゲアスになつて、非常に消極的になつておつて、うかつかりした所に貸すなら経済もろとも銀行も潰れなければならぬ。ところが國鉄は預金契約をして或る一定のファンドは、國鉄収入として必ず銀行に入つて来る。必ず或る一定の期間にだけだけの金が入るといふような見通しが付いておるから、これは銀行としては一番金繰り上安全なわけですね。それですから、銀行としてはそういう危険性のある企業に対する融資よりも國鉄の方が多少金利は損

してもやつた方がよいということになるんじゃないかと思ひます。

○委員長(板谷順助君) それでは午前はこの程度にして置きまして、午後は一時でよろしくございませうか。では休憩しまして午後一時から再開いたします。

午後零時九分休憩

午後一時十二分開会

○委員長(板谷順助君) これより午前引續いて運輸委員会を開会いたします。公述人として御出席の順序によりまして片岡さんに御願いたします。

○証人(片岡調郎君) 今までの公述人の言われたことによつて大体大事な点は、言ひ盡されておると思ひますが、多少違つた角度から同様な意見を申し上げる点もあるかも知れないと思ひます。簡単に意見を申し上げます。なぜ、國有鐵道を改組して公共企業体にしなければならぬか、という点について考へて見ますと、先程も御話になりましたように、鐵道は公共的な企業であつて、公共の利益を擁護する責任があると同時に、運輸事業で、経済的の事業でありますから、企業として企業自体の存立を確保して、運輸事業といふたしましては、勿論一般の経済的な原則の支配を受けるものでありますから、單なる権力官廳のようなやり方であつては行けない。経営の方面に、もう少し商事の原則を取り入れる。そして企業に自主性を與えて活潑な活動、時宜に適した活動ができるようにしなければならぬというのが大体の指標だろうと思ひます。で、この目的を達成しますには、まず、國有鐵道の從來の組織運営に、どうい

重要な欠陥があつたか、その欠陥をはつきりと突きとめてこれを除去するといふ点を出発点として、これに重点を置かなければならぬと思ひます。然るに本法案を拜見いたしますと、單に從來その儘の企業形態にパブリック・コーポレーションという名称を附しただけで、從來の官廳経営の重大な欠陥の除去という点が少しも現れていないように思われるのであります。マツカーサー書簡によりまして鐵道をパブリック・コーポレーションとし、従事員に団体交渉権を與えるということが謳われておるんですが、ただそのパブリック・コーポレーションという簡単にそういう名前を付けて、そして団体交渉権を與えればいんだ。それで糊塗して行くように見えるのであります。マツカーサーの書簡に現れております点だけを大急ぎで法律に定めて実行するといひましたも、このように公法人でございましては、在來の通りに支出に關する方面、支出予算というものは議會の承認を経なければならぬ。承認によつて初めて支出権を持つのであります。その承認を受けた以上は絶対額を超過しちやいせん。款項の流用は許さないという支出の方面に重大な拘束を受けておられます。それから収入の大宗たる運賃に關しましては、又財政法の第三條によつて一々議會の議決を経なければならぬ。コーポレーション自身が單独には決められない。こういうふうな財政上に完全な行爲能力を持つていないのであります。例えば禁治産者、準禁治産者というふうな者に等しいのであります。財産上に完全な行爲能力を持つていない、いわゆる行

爲無能力者が従事員と団体交渉をして賃率契約を結ぶといふようなことは、できないのであります。たとえ賃率契約を結びましたも、準禁治産者、禁治産者のやつた行爲と同じく、それは無効であるか、或いは取消し得べき行爲なものであります。マツカーサーの書簡に謳われる當面の目的すらこの法案では完遂できないんだと思ひます。

對價たる収入を得てやつて行くのではありませぬので、租税という強制的、確定的な収入を割当てられて、それを使つて直接には生産に關係のない消費的の事務を行なつて行く消費會計なのであります。その収入は國家から配分された確定的のものでありますから、支出についてもその割当を超過しないといふことに重点を置かなければならない理由があるものであります。その割当を超過すれば追加予算を必要とする、結局人民一般の負担であるところの租税の増徴を要するということになりますので、これを事前に監督するために、予算を議會に提出して、承認を受けて、そしてこれによつて費用の支出権が與えられる。同時に、予算の範圍を超過して支出をしてはならないといふ法律的の拘束が加えられる。決算は予算と合致しなければならぬ、いわゆる予算、決算合致の原則が行われておるのであります。然るに國有鐵道の予算に對しても、この權力官廳に對すると同様な一般の原則が適用されますので、議會の承認によつて予算が決定しますと、支出の絶対額が限定されて、支出額は各科目について又限定されて、彼此流用を許されない、伸縮性、融通性のない、景氣の変動とか収入の変化等に基づく財政状態に適合して、事業を經濟的、合理的に運営することができないようになつておるのであります。それから尙予算は年度打切の原則によりまして、年度内に使ひ切れぬ予算残がありましても、翌年度にこれを繰越すことが許されま

せん。不用額として取上げられてしまふのであります。或る支出科目において予算不足のために必要な仕事を抑制

されておるということがあるにも拘らず、予算に余裕のある部門におきましては来年度はどうなるかわからないというわけで、不必要な経費が支出されておる。いわゆる世間で非難されておる。また、買つて決算品として処理して、決算品の買溜めというふうな弊害が起つて来るのであります。事業予算にこういう法律的拘束を受ける結果、一面においては不要なる経費が支出されて浪費を奨励する結果となると同時に、必要な作業が不自然に抑制せられるのであります。又他方におきましては、これらの矛盾を克服して事業を継続的にうまくやつて行くというためには、予算が縛られておるからというので仕事をしないわけには行きませんので、止むを得ず決算負担箇所を変えてしまふ、費用の支出科目を按排するということになります。然るに、決算というものが、継続的に見ますと正確でない曲つた決算となつて議會に提出される。こういう予算、決算合致の原則があるために、決算を見て事業を検討することがむずかしい。なつて来るのであります。でありますから、先程も鈴木さんの言われましたように、實際上無理な拘束予算をこの経済事業に押付けるよりも、むしろ正確な決算を出して、これに重点を置いて事後監督をする方が賢明なのではないかと考えられます。でありますから、鉄道の事業予算に對しましては、経済企業に適應しない一般國家予算としての法的拘束を排除しまして、議會監督は専ら決算に重点を置いて、事實を正確に記録した貸借対照表、損益計算書、財産目録等を提出して、これ

を検討して責任を問うことにした方がよいと思はれるのであります。併し、鉄道のような龐大な資金を必要とする國家内における一大企業である國有鐵道が、その予算の全部について何ら事前におけるところの議會監督を受けない、何らの法律的拘束も受けないといふことは、國家全体の立場から見ても當ではありせんので、そこで國家全体の資金需要の立場から見ても適切であるところの國有鐵道の資金予算、即ち調達すべき資金等、資金的支出の総額についてのみこれを包括予算、いわゆるランブ・サム・メソッドによりまして予算を編成して議會に提出して、その承認、認可を受けるようにすることゝ適當だと思はれるのであります。議會の事前監督の有効適切な手段といふたしましては、恐らくこれ以外にはないのではないかと存ぜられます。在來の國有鐵道の重大な欠陥は、先づこの予算制度になるのであります。然るにこの法案は、この点について何ら考慮を拂つておらんやうに見受けられます。のみならず、重要な問題については、第三十八條の四項によつて、予算の内容形式は政令で定める、即ち執行権、行政権のなすがままに任して置きます。ちよつと不思議なやうに考えられるのであります。日本國有鐵道法というやうな組織運営の大原則を定める法律が、この重大な問題に對して明確な規定を欠いておるということは、この法律の欠点だらうと思ひます。私はこの法案の第三十八條を概ね次のやうに規定したらよいかと考えます。御参考までに申し上げます。

第三十八條は先ず第一項として、「日本國有鐵道の作成する予算は、そのときの經濟狀態に適應して企業活動の機敏に遂行することのできるやうな弾力性のある經濟計画でなければならぬ。事業予算はさういふものでなければならぬ。目論見でなければならぬ。」それから第二項といたしましては、「日本國有鐵道は、前項の經濟計画たる予算とは別に、調達資金の総額と資本支出の総額について、包括予算の方法によつて毎事業年度國會にこれを提出して、その承認を受くべき予算案を作成し、運輸大臣を経て大藏大臣に提出しなければならない。」それから第三項といたしまして、「大藏大臣が前項による予算の提出を受けるときは、その資金計画たる予算を検討して、國家全体の立場から必要ありと認めた場合には、調整を行つた上、閣議の決定を経なければならぬ。第一項の經濟計画たる予算は、これを参考書類としてこの予算に添付する。」それから第四項として、「内閣が前項の規定によつて予算を決定したときは、國の予算と共にこれを國會に提出して、その承認を求めなければならない。」

それから第五項として、「前項の予算を國會に提出した後に、一ヶ月以内に國會が審議決定を終らないときは、この予算は承認されたものと看做される。つまり審議が遅れることによつて事業の運営に何ら支障を來しませぬ。一般民間への支拂が遅れるとか或いは工事の着手が遅れて非常な都合の悪いとき、例えば雪の降つておるやうなときに雪を落して工事を始めることができないというやうないろ／＼な都合も生ずるのであります。又継続事業として仕事をなつて行くときには、早く予算が決つて、さうして物品の調達等もしなければならぬので、この審議には一定の期間を附して、その期間内に承認がないときには、承認されたものと看做されて原案が執行できるといふやうな規定を置くのが、適當ではないかと考えられます。こういう点はドイツの國有鐵道法にも採入れられております。例えば運賃の決定については交通大臣の認可を受けなければならないとしてありますが、その運賃の案を交通大臣に提出して、交通大臣が一定の期間内に何ら回答を與えないときには、その案は認可されたものと看做されるというやうな規定があります。これも継続事業としての必要上から來たものだと思はれます。それから第六項といたしまして、「予算及び添付書類の形式及び提出についての手續については、運輸大臣が大藏大臣と協議して政令でこれを定める。」という程度の予算に對する法律が必要ではないかと考えられるのであります。

予算に次いで大切なことは運賃であります。現在のように予算即ち支出が法律的拘束を受けて金縛りとなつております。その上、収入の大宗たる運賃と鐵道みづからが決定し得ないで、財政法の第三條によつて國會即ち國家的一般政策の大綱を御審議になることを重要な使命といたしておりまして、鐵道経営の細部にまで立至つて深くこれを検討するといふやうな余裕を持ち難い政治的機關によつて、運賃が決定されることになつておりました。鐵道経営の衝に當つておる者に經濟的、能率的の運営をやれと言つて望むことは無理であらうと考えられるのであります。現行の制度をその儘にして能率を挙げさせようとするのは、丁度馬を木に縛り付けて置いて、さうして鞭で疾駆をさせようとするに等しいものではないかと思はれるのであります。尙、米、薪炭といふやうな生活必需品の價格は一々國會の議決を待つて決定するわけではないのであります。なぜ鐵道運賃だけを國會の議決にからしめるのであるか、運賃を一々國會の議決に待つて定めるといふやうな財政法第三條の規定は、恐らく世界各國にも一つも例がないと思はれるのであります。故にこれらの問題を輕視して日本國有鐵道法なんといふものをなぜ作らなければならないのか、作る以上はどうしてもこれらの根本問題についての規定を挿入すべきだと思はれるのであります。この運賃決定に關しましては、英國では前は運賃審判所（レトリビューナル）といふものがありました。現在の運輸審判所（レトリビューナル）といふものがあります。現在では運賃以外のことに對しても権限を持つております運輸審判所、トランスポート・トリビューナルといふものがあります。米國には州際交通委員會、I.C.C.、それから元のドイツには國有鐵道裁判所、ライヒスバンゲリヒトといふやうな特別の審判機關があります。中立的な機關でありまして、専門家を以て構成する一種の行政裁判所の如きものである。アドミニストレーティブ・トリビューナル・オブ・テクニカル・エクスパート、こゝういふものを設けて裁決させることが適當だと思はれるのであります。本法にも是非こゝういふ点を挿入して頂きたいと存ずるのであります。

運賃に関してどういふ條文を設けたらいいかということにつきまして、専門家の意見も聴きまして試案を作つて見たことがあるのであります。それでG・H・Qのファイナンス・セクションの方にも参考のために申入れたのでありますが、只今その草案を一應御参考までに申し上げますと、一つの條文が、

運賃決定の原則

「日本國有鐵道の運賃及び料金は公正報酬の原則に基き公正且つ合理的に決定されねばならない。」これはいわゆる、フェア・リターンの原則を採用すべきだということを明らかにしておる。英國の法律及び米國の法律にもこういふふうな公正報酬の原則といふものが、運賃決定のための抽象的な原則として立てられておるものでありますから、日本もこういうものを採用したらよからうと思ひます。それから次の條文といたしましては、

運賃及び料金の決定機構

「日本國有鐵道總裁が運賃及び料金を制定し又は変更する場合には法律で定められた鐵道運賃委員會の承認を経ねばならない。」

「2 鐵道運賃委員會が前項の承認をしたときは運賃なくこれを運輸大臣に報告せねばならない。」

「3 運輸大臣が鐵道運賃委員會の承認に対して異議なきときは日本國有鐵道の總裁は承認された運賃及び料金を実施することが出来る。」

「4 運輸大臣が前項の承認に異議を有するときは委員會から報告を受けた時から一ヶ月以内に意見を附して委員會の再審議を求めねばならない。」

「5 運輸大臣は鐵道運賃委員會の決定を國會に報告せねばならない。」

「6 國會が右の決定に對し國民經濟の利益のために修正の必要を認められた場合には運輸大臣に對し日本國有鐵道の運賃の料金の改訂につき案を具して修正を要求することが出来る。この場合修正によつて日本國有鐵道に欠損を生ずるときはその欠損を一般會計から補償する措置を講ぜねばならない。」

「7 運輸大臣が前項の修正を要求されたときは、修正案につき鐵道運賃委員會に再審議を求めねばならない。」

鐵道運賃委員會の修正案に対する審議決定はこれを最後のものとす。

というふうな草案であります。大体かような意味の運賃に関する規定は是非とも入れなければならぬように考へておるであります。尙この運賃決定機構とそれから賃金の裁定機關との間には何かの連繫を持たせなければならぬと思ひます。英國におきまして賃金の調停についてはナショナル・ウェイズ・ボードといふものがあります。それから運賃の決定については、只今申上げたトランスポート・トリビュナルといふものがあるものであります。その間には何らの連繫がないのであります。賃金の決定と運賃の決定とは重要な關係がありすので、この間に何らの連繫がないといふことは法律上の欠陥であるといふので、英國の鐵道の専門家のアック・ウォースは從來から運賃決定機關と賃金裁定機關とを調整するやうな何らかの措置を講ずる機關が必要であると、

申しております。でありますからこの運賃審議會と賃金裁定機關との間には何らかの連繫を取るやうな措置を講じてこれを法文に規定するのがいいのではないかと考えます。尙アメリカにおきましてはI・C・Cが運賃を決定したものであります。最近におきましては、I・C・Cには同時に賃金の裁定といふことも同時に持たせた方がいいのじやないかという議論が抬頭しております。賃金の決定とそれから運賃の決定の機關が離れ／＼になつておりますと、たとえ賃金を裁定しても運賃を上げなければ拂えない場合が生ずる。そういう場合に非常に困るといふので、そういうことが唱へられておるのだと思ひます。この必要はアメリカ、イギリスと同様に、日本においてもあるのではないかと思ひます。尙この外、日本の國有鐵道、或いは旧式な官營式會計制度、いわゆるカメラル式な會計制度によつて經濟的な能率の運賃を甚だしく阻害されておりました。例えは先程神野さんからお話ありました鐵道の保有する金庫の國庫扱いでありました。先程もお話がありましたので、余りくどく／＼申上げる必要はないかと思ひますが、大体この國庫という思想は、私の承るところでは、ローマの王様の金庫の思想から出て来たといふことに承知しております。王様が官吏をして租税を徴收させると、それは直ぐ王様の金倉へ納めさせてしまわなければならぬ。途中で使われたり何かしてはいけないといふので、收入した金は必ず中央の金庫に納める。それは途中で拂つたりすることができない。王様が何か使わせる場合に又その金庫から出して行く。収入を扱う者と支出を扱

う者とは、收入徴收金と支出金とは別途にある。収入の流れと支出の流れとは中央で連合してはいけないのだ。一人の者が受取つたり出したりのことは恰かも双方代理のやうな關係で、どうも不正や何か起り勝ちだといふやうに、非常にプリミティブな思想から出ておる。それで、そういう思想をそのまま眞似しまして非常におかしな話であります。明治三十九年ぐらゐまでは、この思想は嚴格に守られていたのです。例えば駅へ切符を買いに行けば、大きな金を持つて釣銭を要求して来る場合に出す釣銭といふものはこれは收入金を使つちやいけない。支出金として國庫から出したものを、釣銭資金の中から拂わなければいけない。一方、他のお客から貰つた小銭があつても收入金を直ぐ支出として金庫に振向けることはできないといふことになつていたやうであります。それで外國人の講師が何かが駅へ来て、それで切符を買つて釣銭を呉れと言つたら、今釣銭資金がないから細かい金を持つて来いと言つたので、その外國人は今の客が細かいので切符を買つて行つたからそれを寄越せと言つたら、これは國庫の收入金で歳入として國庫に納入しなければいけない。釣銭は支出金であるから今支出金としての釣銭資金がないからやれないといふことで、驚いてその当時の政府の者に掛け合つて、余りにおかしな話だといふことで、それが契機となり明治三十九年か或る一定の限度、或る限度において、又一定の人に限つて收入金を以て支出に繰替拂してもいいという例外が通信省と鐵道省の間に認められたのであります。併しながらこれは飽くまで

例外である。支出と收入は混同すべきものでないといふので、折角繰替拂をしなからぬものを、これは本拂でないのだからと言つて收入金が支出したものに對しては別に又支出金を貰ひまして、それを本拂に直したといふやうな煩雜な手續を執つておつたのであります。これは昨年頃までそういう煩雜な手續を執つたのであります。會計制度改正の折に大藏省の方と交渉して、それは或る程度改正されたのであります。そういうふうな扱いをしておりまして、常に現金が交錯して輸送されておるが、その間は金銭としての機能を奪われておる。利子も付かないといふやうなことになる。そのために支拂方法としても普通の実業家がやつておるやうに銀行を利用して計算小切手を出す、振替制度を利用するといふやうなことが行われぬ。この点は是非共、國庫金扱の制度を廢止して頂かなければならないと思ひます。本法第四十七條はこの在來の欠陥を除去する方法を講じておられます。日本國有鐵道の業務に係る現金の出納手續は、政令の定めるところにより國庫金の例によらなければならぬ。と規定しております。この條項を削除して頂きます。日本國有鐵道は予め運輸大臣の認可を受けて業務に係る現金を日本銀行（國庫以外の銀行に預入れることが出来る）といふ反對の條文を設けて頂いて、國有鐵道も、ほかの私設鐵道と同様に自分の持つておる金の銀行的管理ができるやうにして頂きたいと存じます。それから資金の話については先程神野さんからお話ございました。私同様の意見を持つておりますので、くどく／＼繰り返しません。廣く民間か

らも資金を調達し得るようには條文を訂正して頂きたいと存じます。

それから次には會計検査のことであるが、國鉄の財政が從來國家財政に編入されていまして、國鉄の會計は一般行政官廳の會計と同様に會計検査院の監督下にあつたのであります。で、會計検査院の監督規則及びその方針というのは、専ら消費會計であるところの一般權力官廳を対象としてゐるために、その検査は消費規則的である、法規に合してゐるか合してゐないかという点に重点を置いておりまして、鐵道のような生産會計に取つて重要な經濟性、能率性の見地から検討を加えるという事はしなかつたのであります。この点につきましても日本國有鐵道の特性を御認識下さい。まして、國鉄に対しては特別の會計検査機構なり、準則なりを設けて頂きたいと存じますのであります。本法は何らこの点についても考慮を拂つておりません。私は少くとも第五十一條の規定についてはその第二項として、日本國有鐵道の會計に対する検査は、商事的原則、いわゆるコンマーシャル・プリンシプルによつて企業監査の方式によらなければならぬというくらいの原則的規定だけでも追加して頂きたいと存じますのであります。

それから經理原則に関する第三十六條の條文を見ますと、三十六條の條文は少し英訳の文章と違つておるよう思うのでございます。英文の方を見ますと、何か會計法については一般公共企業体の會計經理に関する法律として通則的な立法が予定されておるよう解されるのであります。どうも煙草とか樟腦とか、鐵道とか、非常に事業の

規模、内容、性質を異にするものに対して一律の會計法規を設けることは適当でないと思ひます。巨額の資本を擁する大企業であつて、複雑な内容を有する特異な國鉄に対しては、独自の會計經理に関する法規例えは鐵道會計法というふうなものを制定することが必要だと思はれるのであります。この点を明かにするよう三十三條の條文を御訂正願ひたいと思ひます。殊に英文では公共企業体がパブリック・コーポレーションとなつておりますが、これは是非其單數にして、ジス・コーポレーションつまり鐵道の意味に改めて頂きたい。尙その次の方にありますサッチ・エンタープライゼスというの

はザ・エンタープライゼスというふうな英文の方でもお改め願ひたいと存じます。尙この三十六條は運賃の設定變更に関する立法を將來に約束しておるよう考へられるのであります。運賃の設定變更という事は事業として根本的に重要な問題であります。こういう問題に關しまして何ら規定を設けないで、日本國有鐵道法というふうな法律を作ることには無意味だろと思はれるのであります。先程申し上げました通りに運賃の決定機構に對しましては何か本法に條文を以て明確に規定して頂きたいと存じております。

それから、これも先程來お話がございましたが、本法第十條を見ますと、監理委員會が業務執行に關して頗る廣範の權力な権限及び責任を持つておるよう解せられるのであります。名譽職であり、事務職でないものに、かような廣汎な白地式な権限を與へるといふことは不合理で且つ危険であります。この権限を濫用されれば、總裁そ

の他の執行機關の自主的且つ機敏な行動が制肘される恐れがあるのであります。でありますから、権限はこれを限定すべきが當然ではないかと思はれます。而も名譽職であり、専任職でないものでありますから、監理委員會の責任権限は本法にいろいろと條文が散在してありまして、推薦とか同意とか承認といふようなことを監理委員會がなし得ることになつておりますが、

本法に規定する推薦、同意、承認等の外に、若し権限を與へるとすれば、財政狀態、經營成績に關する報告の承認ぐらゐに限定する旨を明記して頂いてはどうかと考へております。尙第一條につきまして、第一條の法案の前の法案を見ますと、能率的という言葉の外に、「自主的且能率的な」という字があつたのであります。第二の案ではこの自主的という字が削られてゐるのであります。勿論原案の能率的ということの中には自主的でなければ能率が上らないといふので、自主的といふことを当然包含するものとも解せられますが、我が國從來の組織によりますれば、事業の執行責任は専ら監督者にあります。實際業務に従事するものは、監督者の命にただ従ふことが業務に忠實な所以でありますとして、自己責任で仕事をしないところに事業運営の能率向上を阻む大きな欠陥が存するのであります。字句の末ではありますすが、特に自主的、オートノマスという字句を挿入して頂く方がよいのではないかと考へます。

次に出納係員の弁償責任及びその判定に關する規定でございますが、國有鐵道のような大規模な企業におきまして、廣大な地域に亘る多數の出納員の

現金保管責任に關する問題を一々會計検査院に報告して、そしてその措置を求めるといふことは、手續上の煩瑣は固より、資材や時間の浪費を免れないのでありますから、折角コーポレーションになつたのでありますから、經營の責任者である總裁が、直ちに自ら出納係員の弁償責任の有無を判定し得るといふことを規定すべきではないかと考へます。これは旧案には、確か總裁が判定し得ることになつてゐたと思ひますが、何故か後の案には抜かれておるのであります。尙先程どなたからか、ちよつと話がありました。が、この法案では政府から出資を受けて政府の國有鐵道という財産をそのコーポレーションがその儘繼承することは書いてあるものであります。が、コーポレーションが將來引継いだ鐵道以外に幹線の經營をやつて行くことはどうかといふようなこと、幹線經營に關する經營權の問題がちよつと触れられておらないのであります。これはドイツのヤング案の國有鐵道法第十條の規定を参照して、やはり規定を挿入して置くべきではないかと存じます。

以上が私が本法案につきまして最少限度の要求を申し上げたわけであります。○委員長(板谷順助君) 片岡君に申し上げますが、あなたの只今お述べになりました御意見は非常に多岐に亘つて大いに参考になりました。聞くところによれば、あなたは國鉄審議委員會の委員の一人として答申案をお作りになつた……無論御参加になつたと思ふのでありますけれども、現在政府の原案が出ておりますが、それに対する修正意見を専門員まで一つ御提出を願つて、

この委員會として大いに参考としたいと考へておりますが、お差支ありませんか。それから尙關係方面といふ御折衝になつたということも承つておりますが、或いは公開の席で御発表ができませんれば、秘密會としてお聴きしてもよろしいのですが、その点は如何ですか。

○証人(片岡調郎君) それも申し上げます。

○内村清次君 この際ちよつと只今の運賃決定の機構、それから事務管理につきましては詳しい御意見を頂きますと非常に参考になつたわけであります。が、この際労働關係について一つも言及がなかつたやうですが、その点につきまして一つ御意見を承りたい。それからいま一ついわれる監督行政と經營との分離であります。が、いわゆる五十二條からの問題……五十三條、この問題につきまして、これは本當に監督行政として運輸大臣がこの点までやるという事は今後の經營實體に對して、無理が生じやしないかどうかという点についての御意見を承りたい。それから監理委員會の構成について先程や触れられたやうであります。が、もう少し任期その他、それから内閣の推薦といふような面が、今後の國有鐵道のい

わゆる經營實體に對しまして及ぼす影響といふものについての、何かその点お考へがあるかどうか。この点を一つ伺ひたいと思ひます。

○証人(片岡調郎君) 先ず監理委員會の点について申し上げますが、監理委員會の機構を審議會で論議いたしましたときには、いろいろ議論があつたのであります。大体監理委員會といふもの

は、英法の、英國の会社法によるボー
ド・オブ・デレクターズの眞似をして、
それをこの機構に取入れたのじやない
かと思ひます。英國のボード・オブ・
デレクターズとしますれば、これは取
締役会のようなものでございまして、
かなり重要且つ原則的な問題に對して
大きな権限を持つてゐる。ゼネラル・
マネージャーというものは、ボード・
オブ・デレクターズが主であつて、そ
の委任を受けてやつてゐることにな
るのであります。この制度の眞似を
いたしまして作つたヨーロッパの國有
鐵道のコーポレーションでは、相当大
きな権限を持たしてゐる。その代り決
して名譽職ではない。外の兼職を禁止
したりしてゐる。その代り十分給料を
拂つてゐる。今まで官廳組織であつて
いい立派な人物を得難かつたのは給料
が低いからである。ボード・オブ・デ
レクターズには、うんと金を拂わなけ
ればならないというのは、大体の傾向
だらうと思ふ。ところがこの法案を見
て論議します場合には、現在のところ
そういう大きな権限を持つたボード・
オブ・デレクターズのメンバーを今の
情勢において選び得るか、人がある
か。それから一方ボード・オブ・デレ
クターズに大きな権限を持たせてしま
いますと、執行機關、總裁、理事、そ
の他に対して、活潑機敏な行動を掣肘
することになりやしないか。むしろこ
れは監査役に近いようなもので余り仕
事にはタッチしないようにして置いた
方がよいのじやないか。ところが、こ
こではちよつと申上げてよいか分りま
せんが、向うの原案には、オーディター
ではなくボード・オブ・デレクターズ
とあります。これをオーディターのよう

に直してしまひますと、別に會計検査
院がありますから、重複してしまひま
す。そういう監督の面がボード・オブ・
デレクターズとしての考えを生かさし
めて、而も余りに大きな権限を持たせ
ないときにはどうしたらよいか。最高
幹部の任免に關してタッチさせれば、
それで相當の権限であるから、その任
免に關與することによつて、企業をあ
る程度監督し得るという程度にしてお
く方が、今の情勢から見ても適當では
ないかというわけで、今のような機構に
なつたのであります。

○委員長(板谷順助君) 次に加藤君に
お願いいたします。貴方は遅くお出で
になつたので、証人の宣誓をしてあり
ませんので、一つお読み下さい。細野
君にもお願いいたします。
〔総員起立、証人は次のように宣誓
を行なつた〕

宣誓書

良心に従つて眞実を述べ、何事もか
くさず、又、何事もつけ加えないこ
とを誓ひます。

証人 加藤 閔男

宣誓書

良心に従つて眞実を述べ、何事もか
くさず、又、何事もつけ加えないこ
とを誓ひます。

証人 細野日出男

○証人(加藤閔男君) 國鉄労働組合中
央執行委員長の加藤でございます。本
日御指名によりまして、日本國有鐵道
法案に關し、直接この法律によつて律
せられます従業員の立場を代表いた
しまして意見を申述べます。
去る二十日、私は衆議院の運輸委員
会の御要請によりまして、同院におい
てこの法案の公聴会に公述人として出

席いたし、本日只今より申述べます公
述と略々同様のことを申述べましたこ
とを、先ず御報告申上げて置きます。

提案理由にもございますように、こ
の法律案は全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、極めて早急の間に立案
提出されたものでございします。元來マ
書簡は何と申しまして、当時の客觀
情勢から、労働問題處理に重点があつ
たのは爭われない事実でございします。
そこで私は當面の労働問題處理のた
めのみの理由で、國鉄の機構改革を行
なつてはならない。かようなことでは
我が國産業の復興に重大な支障を及ぼ
すということを重ねていたしまして、事
の成行きを靜觀しておつたのでござい
ます。さて私は、マ書簡による勧告
の有無に拘わらず、過去の經營協議會
におきまして、しばしば國有鐵道の
機構再編成について研究を續けて参り
ました。基本方針として、第一に、官
僚の非能率的經營を排除し、經營の民
主化を図り、能率的經營を確立する。

第二に、單なる收支のバランスを図る
という意味でなく、社会主義政策を取
分繰込んだ眞の意味の獨立採算制を取
る。第三に、行政と企業との二つに切離
し、企業部面における官僚支配を断ち
切る。このことを決定いたしました。

これを簡單に申述べますれば、従業員
は積極的に經營に参加する。會計の自
主性を確立する。經營の自主性を確立
するということになるかと考えておりま
す。書簡を契機といたしまして、公共
企業体となるのであるならば、この点
について十分な改革がなされなければ
ならないと考へておりました。又當然
我々はこの機構改革については、十分

組合側の意見も参酌されるものと考へ
ておりました。併しながら書簡に、公
共企業体になることは、マイト・ウキ
ル・ビーという言葉が使つてございま
した。シー・タイ・エス並びにエル・
エスの會議の結果、運輸省に示された
のはシャル・ビーという字句が使つて
ございしました。この兩者を勘案いたし
まして、政府は關係方面の示唆を、自
己陣營に有利に解釈するために用いま
して、私共には極力秘密主義で押通
し、法案が國會に上程されるまで何ら
の話し合ひもいたさなかつたのであり
ます。過日本院におきまして、内村議員
の質問に對して、運輸大臣は、労働組
合と協議を行なつたかのごとき答弁を
いたした由でございしますが、これは全
く偽りでありまして、この意味で私共
組合側は、この法案の立案が極めて非
民主的であつたということを指摘した
のであります。

以上のような状態でございしますの
で、私共は當局側の意圖するところを
知るに由なく、止むを得ず独自の見解
に基づきまして、過日國鉄機構改革につ
いての組合側の基本方針と具體的要綱
についてパンフレットを作成いたしま
して、参衆両院議員の全議員各位にお
届けいたしました。我々の主張と立場
を御理解下さるようお願い申し上げた次
第でございします。その後脱稿されまし
た法案を入手いたしましたところ、果
せるかなこの法案は、先程数多くの公
述人の言われた通り、一体何を意圖し
ておるか、單に改正のための改正で、
實質的に改正されたところは見受けら
れないとさえ考へられるような状態で
ございします。併しながら批判のみでは
現実の打開はできませんし、又この臨

時國會召集の性格から考へましても、
國家公務員法や、この法律の通過なく
しては、私共の給與ベースの改訂も見
送られるやも知れない状況にありま
すので、只今お手許に差し出しましたよ
うな修正意見を以て、皆さま方の御檢
討の資料にいたしたいと考へたわけ
でございします。そこで私は組合側の改正
を希求いたします重点的なものにつ
いてのみ、以下公述いたしたいと思ひま
す。お手許に組合の修正意見書を差上
げてございしますのを御覽頂ければ幸
甚に存じます。逐條修正希望を申述べ
ます。

第一章、總則の中の第五條でござい
ます。第五條は條文の修正意見ではあ
りません。第五條は、資本金について
規定しております。資本金は政府が全
額出資する、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。これは一見當然のこと
ではあります。が、重要な内容を持つて
おるのであります。國鉄の資本は借
入資本と特有資本とからなつておりま
して、本年当初におきましては、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あり
ます。即ち公債、借入金等の借金が総
額の九〇%以上になつておるのであり
ます。尤も資本総額の六二%は固定資
産であり、且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
りますから、再評價されれば数千億に
も上るわけでありします。従つて敢てこ
の点を恐るるには足らないと思ひので
あります。が、これらの再評價につ
いて適正な手續と計算が必要でありま
す。これらが不明確にされるならば、
將來数百億足らずの資本によつて國鉄

次に、第六條第三項の但し書、「但し、
鉅業税、電氣ガス税」以下でございま
す。この條文は、全文削除して頂きた
いと考えております。その理由は、鉅
道運賃料金が、社会政策上低額に決め
られておることを考えて頂ければ、容
易に御了解が頂けるものと信ずる者で
ございます。

第二章の監理委員會の問題でござい
ます。監理委員會、この第二章が、こ
の改正案の最も重点をなしておるもの
と私共は考えます。従いまして第十二
條につきまして、監理委員會の委員に
労働組織の代表者を是非加えて頂き
たいと思つております。第十二條に
は「監理委員會の委員は、運輸業、工
業、商業又は金融業について」とござ
います。この下に「労働組織の代表」
というのを加えて頂きたいと、かよ
うに考えております。この労働組織代
表の意味は、敢て國鉄労働組合とい
うことを申し上げておるものではござ
いません。この條の本文の字句は、英
國における公共企業体の理事會の理
事の選出と、表面上は揆を一にいたし
ております。併しながらその内容にお
きましては、重大なる差異があるので
あります。即ち日本政府は今回、労働
組合の経営参加は全面的にこれを否
定する建前を取つております。英國
の場合は、任命権の建前から法文化
されてはおりませんが、石炭國有化
に當つても、八名の理事中二名が勞
働組合の幹部であつて、理事に任命
されておる状態でございます。こ
の民主化が實現されるのであります。

尙この反對に、お手許に差上げましたプリントにもございますが、第十二條の委員たることを得ない者の第六項の次に第七項を加えて、第七項は「鉄道弘済會、日本交通公社等その名稱の

如何を問わず、運輸省の外郭団体であり、又は日本國有鐵道と利害關係の強い團體云々、これを加えて頂きたいと考えるものでございます。非常に当りさわりがございますかも知れませんが、れども、これらの役員は概ね鐵道の前

職の高級官僚でありまして、第十二條そのまゝ参りますと、先程公述人として陳述されました堀木氏或いは交通社の高田氏にいたしましたも、この委員たられる機会が非常に多いのではないかと、かように考えますが故に、組合側は特にこの第七項の追加をお願いしておる次第でございます。そこで私共が監理委員会について重大関

心を持ちましたのは、先程片岡委員の御発言がございましたけれども、第十条に監理委員会の権限と責任が書いてございます。この項につきましては、東大教授の田中氏は、過日の衆議院の

公述の際に、責任がどこにあるのか、責任の所在が不明である、かように指摘されておつたのでございますが、私も責任の所在が極めて不明瞭である、併しながら組合といたしまして

は、この監理委員會は決議機關であり、總裁以下が執行機關である、かような考え方をいたしますが故に、片岡委員と全く正反對でございますが、第十五條「委員は、名譽職とする云々」の條文を全文削除して頂きまして、「委員は、國務大臣の俸給に準ずる俸給を

受ける」と修正されることを希望いたしますのでございます。原文のように名誉職といたして置きますと委員会が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理に当らしむべきであると、かように考えるからでございます。

次に、第十六條の第四項、第五項につきまして、「日本國有鐵道の役員又は職員」とありますが、その次に「及び日本國有鐵道の労働組合の代表」を加えて頂きたいと、かように考える者でございます。

第十二條におきましては、労働組織の代表、第十六條におきましては國有鐵道の労働組合代表とはつきりここに區別いたしました理由は、監理権、運営権そのものは、当局側にあることを、我々は認めまして、率直にこれに発言権を得たい、かような考え方から、第十二條と第十六條の組織の代表者を書いた次第でございます。

それから第三章、役員及び職員の章におきまして、第二十二條総裁及び副総裁の罷免の規定におきまして、監理委員会に総裁弾劾権を持たせる條文の挿入を希望いたします。

それから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項において、地方公共團體の議会の議員、政党の役員が職員であることができないことになっておりますが、こ

それは削除せられるより希望する者でございます。これは國家公務員法第百一條に對する組合側の強い要望と揆を一にするものでございます。

それから二十八條の給與に關する條文でございするが、これは極めて抽象的でございます。米國の T・V・A

法の第三條に「公社が一方の当事者となり労働者、技術者の備入を必要とする契約には、これらの者の給與をその地域の類似業種の現行標準賃金以下としない」旨の條項を加えなければならぬ」としております。よつてこの法文は「科学的調査に基く國民給與水準及び類似産業の給與水準を下つてはならない」と修正されるより希望する者でございませう。

第二十九條より第三十五條に亘る各條項は、組合員の服務を規律するような條文でございまして、この根本に流れる思想といたしまして、官吏服務規律の再現を意図するところが多いように考えられます。又過去の労働運動の経緯に鑑みまして、これらを律せんとする意図が多分に見受けられまして、従員員に対して極めて不利益を見るが、

ごとき條文が多いのであります。第二十九條降職及び免職を規定いたしました條文においては、第一項の「勤務成績がよくなる場合」とございますの「こうを「勤務成績が著しく悪い場合」「こういうふう」に修正して頂きたいと思うのでございます。そうして二十九條の第三号、第四号は削除して頂きたい、か

ように考えます。尙二十九條から三十條の処分決定を、当局側の一方的処分
分に任せないために、第三十一條の次に
新たに一條を設けて頂きたいのでござ
います。即ちお手許に差上げました。

三十二條といたしまして「降職、免職、休職、懲戒の認定に當つては本人若しくは本人の所屬する組合の發言を十分考慮する審議會を持たなければならぬ」といふ。

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。

本條に決める手續を繕ない如何なる処分も法的には無効とする「こういう意味合の條文を差加えて頂きたい、かように考える者でございます。原文の第三十三條は勤務時間の延長、時間外及び休日勤務に関し規定した條文でございますが、これは全文削除を希望する者でございます。すでに衆議院における審議の過程におきましても、労働大臣自体がこの三十二條についてや

はり異議を持たれておるやに聽いております。これは表面は当然な事項を当然に定めたように見受けられるのでございしますが、労働基準法を政府みずからが破らんとする底意が窺われるので、かかる誤解を生ずる條文については全文削除することが、この際賢明であらう、かように考える者でございす。

第四章の會計の章におきましては、第三十六條について先程前公述人から御発言がございました、私もこの條項の存する限り、國有鐵道が公共企業体になりましても、現在と大同小異であつて外局的精彩を帯びたに過ぎない、かように考える者でございますが、併しながらこの條文を、かように存置

せざるを得ない現在の段階から考えます。三項といたしまして「戦災施設の

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、國において負担すべきものとする。片岡公述人の考え方と全く正反對のことを、現在の段階においては書き加えなければならない。こ

れが現実であることを主張したのでございます。

次に、第四十九條の財産処分制限を規定いたしました條項におきまして、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ないとございます。これを「國會の議決を経なければならない」と改めることを希望いたします。その理由は、今鉄道審議會で、買収線の拂下問題を審議いたしておりますが、その経緯からいたしまして、私はこれは運輸大臣の認可というのではなく、どうしても國會、つまり國民の代表である國會の審議を必要とするということを感じておりましたが、敢て非常にくつかりの恰好でございますが、運輸大臣の認可を國會の議決というふうに修正して頂きたい、かように考える者でございます。

以上極めて大まかに、各章各條について修正意見の重点的なものを申述べたのでございますが、冒頭に申し上げました通り、本法案は何と申しまして、その性格が極めて不明確でありますので、十分の御審議をお願いいたします。詳細に亘ることにしましては、お手許に差上げましたプリントを御参照頂けば非常に幸いだと考えております。

○委員長(板谷順助君) 加藤君から職員組合を代表して修正意見書が配付されておりますので、本委員会としては参考といたして検討いたします。何か御質問があるならば……ありません。ならば細野君に御発言をお願いします。

○証人(細野日出男君) 私は日本國有鉄道法案そのものを直接入手いたしましたのが大変遅れまして、この解釈につ

きまして、殊にどなたからも解説を伺っていない状況でありますので、相当分らないところがあり、又自分の考えたものと違つた解釈があるのかも知れないと思つておりますが、交通學者の一人という立場から忌憚ない感想を申し上げたいと思つております。先ず全体を通観いたしますと、この法案は非常に大きな変革を與えたものだといふ印象はないのでございます。大体において現狀維持的なものをただ名稱を變へる。その他に重要な点は第二章に監理委員会という制度を一つ設けたことと、それから國家公務員法から國有鐵道の職員を外すということ、その点は非常に大きな變つた点であります。その他に現狀維持といつたような印象が非常に強いのであります。実は私共としては敗戦後の日本はあらゆる面において根本的な變動が起り、改革が行われなければならない客觀的情勢にあるのだと思つております。この新らしく日本國有鐵道というものをこの法律によつて設け、盛んに言われておりますところの、パブリック・コーポレーション、公共企業体というものにするといふことであるからには、余程大きな變革が行われたのであるといふ印象を、全國國民、それから全國有鐵道の職員、従業員に與えられるようなものでなければ、精神的な効果が少いのではないかと思つております。今までのものをただ名前が變つただけだといつたような印象では、これは目的の第一條に謳つてあるように、この能率化といふようなことでも行い得ないのではないかと思つております、それが全体に対する感想でございます。

きまして、殊にどなたからも解説を伺っていない状況でありますので、相当分らないところがあり、又自分の考えたものと違つた解釈があるのかも知れないと思つておりますが、交通學者の一人という立場から忌憚ない感想を申し上げたいと思つております。先ず全体を通観いたしますと、この法案は非常に大きな變革を與えたものだといふ印象はないのでございます。大体において現狀維持的なものをただ名稱を變へる。その他に重要な点は第二章に監理委員会という制度を一つ設けたことと、それから國家公務員法から國有鐵道の職員を外すということ、その点は非常に大きな變つた点であります。その他に現狀維持といつたような印象が非常に強いのであります。実は私共としては敗戦後の日本はあらゆる面において根本的な變動が起り、改革が行われなければならない客觀的情勢にあるのだと思つております。この新らしく日本國有鐵道というものをこの法律によつて設け、盛んに言われておりますところの、パブリック・コーポレーション、公共企業体というものにするといふことであるからには、余程大きな變革が行われたのであるといふ印象を、全國國民、それから全國有鐵道の職員、従業員に與えられるようなものでなければ、精神的な効果が少いのではないかと思つております。今までのものをただ名前が變つただけだといつたような印象では、これは目的の第一條に謳つてあるように、この能率化といふようなことでも行い得ないのではないかと思つております、それが全体に対する感想でございます。

きまして、殊にどなたからも解説を伺っていない状況でありますので、相当分らないところがあり、又自分の考えたものと違つた解釈があるのかも知れないと思つておりますが、交通學者の一人という立場から忌憚ない感想を申し上げたいと思つております。先ず全体を通観いたしますと、この法案は非常に大きな變革を與えたものだといふ印象はないのでございます。大体において現狀維持的なものをただ名稱を變へる。その他に重要な点は第二章に監理委員会という制度を一つ設けたことと、それから國家公務員法から國有鐵道の職員を外すということ、その点は非常に大きな變つた点であります。その他に現狀維持といつたような印象が非常に強いのであります。実は私共としては敗戦後の日本はあらゆる面において根本的な變動が起り、改革が行われなければならない客觀的情勢にあるのだと思つております。この新らしく日本國有鐵道というものをこの法律によつて設け、盛んに言われておりますところの、パブリック・コーポレーション、公共企業体というものにするといふことであるからには、余程大きな變革が行われたのであるといふ印象を、全國國民、それから全國有鐵道の職員、従業員に與えられるようなものでなければ、精神的な効果が少いのではないかと思つております。今までのものをただ名前が變つただけだといつたような印象では、これは目的の第一條に謳つてあるように、この能率化といふようなことでも行い得ないのではないかと思つております、それが全体に対する感想でございます。

きまして、殊にどなたからも解説を伺っていない状況でありますので、相当分らないところがあり、又自分の考えたものと違つた解釈があるのかも知れないと思つておりますが、交通學者の一人という立場から忌憚ない感想を申し上げたいと思つております。先ず全体を通観いたしますと、この法案は非常に大きな變革を與えたものだといふ印象はないのでございます。大体において現狀維持的なものをただ名稱を變へる。その他に重要な点は第二章に監理委員会という制度を一つ設けたことと、それから國家公務員法から國有鐵道の職員を外すということ、その点は非常に大きな變つた点であります。その他に現狀維持といつたような印象が非常に強いのであります。実は私共としては敗戦後の日本はあらゆる面において根本的な變動が起り、改革が行われなければならない客觀的情勢にあるのだと思つております。この新らしく日本國有鐵道というものをこの法律によつて設け、盛んに言われておりますところの、パブリック・コーポレーション、公共企業体というものにするといふことであるからには、余程大きな變革が行われたのであるといふ印象を、全國國民、それから全國有鐵道の職員、従業員に與えられるようなものでなければ、精神的な効果が少いのではないかと思つております。今までのものをただ名前が變つただけだといつたような印象では、これは目的の第一條に謳つてあるように、この能率化といふようなことでも行い得ないのではないかと思つております、それが全体に対する感想でございます。

第一條について申し上げますと、前公述人の皆さんがいろいろ御指摘になつたところでありまして、一能率的な運営により」といふ言葉がありまして、これにこの外に前案には何でも自主的といふ言葉があつたといふお話でありまして、まあ自主的といふことは、能率的な運営をするためには必然的に或る程度必要なことではあります、この日本の行政とか、経済とかいふことの民主化といふことが、非常に戦後の大事な眼目になつておるのだと思つております。ですからこの目的のところにはどうしてもやはり民主的な運営がでるべき、それをさせるのだといふ趣旨の言葉を、それをいれた方がよいのではな

第一條について申し上げますと、前公述人の皆さんがいろいろ御指摘になつたところでありまして、一能率的な運営により」といふ言葉がありまして、これにこの外に前案には何でも自主的といふ言葉があつたといふお話でありまして、まあ自主的といふことは、能率的な運営をするためには必然的に或る程度必要なことではあります、この日本の行政とか、経済とかいふことの民主化といふことが、非常に戦後の大事な眼目になつておるのだと思つております。ですからこの目的のところにはどうしてもやはり民主的な運営がでるべき、それをさせるのだといふ趣旨の言葉を、それをいれた方がよいのではな

第一條について申し上げますと、前公述人の皆さんがいろいろ御指摘になつたところでありまして、一能率的な運営により」といふ言葉がありまして、これにこの外に前案には何でも自主的といふ言葉があつたといふお話でありまして、まあ自主的といふことは、能率的な運営をするためには必然的に或る程度必要なことではあります、この日本の行政とか、経済とかいふことの民主化といふことが、非常に戦後の大事な眼目になつておるのだと思つております。ですからこの目的のところにはどうしてもやはり民主的な運営がでるべき、それをさせるのだといふ趣旨の言葉を、それをいれた方がよいのではな

第一條について申し上げますと、前公述人の皆さんがいろいろ御指摘になつたところでありまして、一能率的な運営により」といふ言葉がありまして、これにこの外に前案には何でも自主的といふ言葉があつたといふお話でありまして、まあ自主的といふことは、能率的な運営をするためには必然的に或る程度必要なことではあります、この日本の行政とか、経済とかいふことの民主化といふことが、非常に戦後の大事な眼目になつておるのだと思つております。ですからこの目的のところにはどうしてもやはり民主的な運営がでるべき、それをさせるのだといふ趣旨の言葉を、それをいれた方がよいのではな

して、別箇のものにして考えることの方で、合理的ではないかと考えるのであります。

併しながら國家の、後の方にございまして、日本國有鐵道の益金といふのは、國庫に繰入れるという原則が後の方にあるのでございまして。その益金が國庫に入る建前である限りにおきましては、これが即ち國稅に大体當る性質のものであるかと思つております。ところが地方公共団体の方はその点余り恩恵には浴さないわけでありまして、実は從來の日本の市場におきましては、私設鐵道であつた時代には、地方の公共団体は、これは立派な一つの税源であつたのであります。ところが一部分、部分國有化されて行きますと、地方はそれだけ税源を失うような面があらますので、地方税といふものは或る程度日本國有鐵道が負担することになります。労働組合の加藤委員長は、これが合理的ではないかと思つております。第六條二項の全面的削除をおつしやいまして、税金は税金、それから政策は、税金は税金、それを政策化すること、これは企業の合理化、能率化との点から見て、却つて必要なことではないかと思つております。

併しながら國家の、後の方にございまして、日本國有鐵道の益金といふのは、國庫に繰入れるという原則が後の方にあるのでございまして。その益金が國庫に入る建前である限りにおきましては、これが即ち國稅に大体當る性質のものであるかと思つております。ところが地方公共団体の方はその点余り恩恵には浴さないわけでありまして、実は從來の日本の市場におきましては、私設鐵道であつた時代には、地方の公共団体は、これは立派な一つの税源であつたのであります。ところが一部分、部分國有化されて行きますと、地方はそれだけ税源を失うような面があらますので、地方税といふものは或る程度日本國有鐵道が負担することになります。労働組合の加藤委員長は、これが合理的ではないかと思つております。第六條二項の全面的削除をおつしやいまして、税金は税金、それから政策は、税金は税金、それを政策化すること、これは企業の合理化、能率化との点から見て、却つて必要なことではないかと思つております。

併しながら國家の、後の方にございまして、日本國有鐵道の益金といふのは、國庫に繰入れるという原則が後の方にあるのでございまして。その益金が國庫に入る建前である限りにおきましては、これが即ち國稅に大体當る性質のものであるかと思つております。ところが地方公共団体の方はその点余り恩恵には浴さないわけでありまして、実は從來の日本の市場におきましては、私設鐵道であつた時代には、地方の公共団体は、これは立派な一つの税源であつたのであります。ところが一部分、部分國有化されて行きますと、地方はそれだけ税源を失うような面があらますので、地方税といふものは或る程度日本國有鐵道が負担することになります。労働組合の加藤委員長は、これが合理的ではないかと思つております。第六條二項の全面的削除をおつしやいまして、税金は税金、それから政策は、税金は税金、それを政策化すること、これは企業の合理化、能率化との点から見て、却つて必要なことではないかと思つております。

社会的な存在であるといふ、一應の考へ方からスタートしておるのだと思つておりますが、株主總會に當るものはこれは國會である。しかしながら國會が直接、株主總會が直接企業を経営を指導、或いは大綱を決めるといつたようなことは必ずしもできないことであるからして、その代表者を選ぶといふ意味で以て取締役會、或いは重役會といふたようなものが、その株主から選ばれるということになるのだと思つておりますが、若しこの監理委員会といふものが、パブリック・コーポレーションの、ボード・オブ・ディレクターズといふものの思想から出ておりますものであるならば、やはりその意味において、日本國有鐵道の運営といふことの、最高機關であることにはつきりさせることが必要だと思つております。先程片岡さんからは監理委員会ではなくして、監査委員会といつたように限定するようという御意見が出ておるようでありまして、実はこれは大体日本の占領下におきまして事情では、アメリカ流の考え方が多分に入るものだと思つてございまして、ここにアメリカ最大の鐵道會社でありますところのペンシルヴァニア鐵道會社の、このところの組織が出ておりますので、ちよつと御参考のため

社会的な存在であるといふ、一應の考へ方からスタートしておるのだと思つておりますが、株主總會に當るものはこれは國會である。しかしながら國會が直接、株主總會が直接企業を経営を指導、或いは大綱を決めるといつたようなことは必ずしもできないことであるからして、その代表者を選ぶといふ意味で以て取締役會、或いは重役會といふたようなものが、その株主から選ばれるということになるのだと思つておりますが、若しこの監理委員会といふものが、パブリック・コーポレーションの、ボード・オブ・ディレクターズといふものの思想から出ておりますものであるならば、やはりその意味において、日本國有鐵道の運営といふことの、最高機關であることにはつきりさせることが必要だと思つております。先程片岡さんからは監理委員会ではなくして、監査委員会といつたように限定するようという御意見が出ておるようでありまして、実はこれは大体日本の占領下におきまして事情では、アメリカ流の考え方が多分に入るものだと思つてございまして、ここにアメリカ最大の鐵道會社でありますところのペンシルヴァニア鐵道會社の、このところの組織が出ておりますので、ちよつと御参考のため

社会的な存在であるといふ、一應の考へ方からスタートしておるのだと思つておりますが、株主總會に當るものはこれは國會である。しかしながら國會が直接、株主總會が直接企業を経営を指導、或いは大綱を決めるといつたようなことは必ずしもできないことであるからして、その代表者を選ぶといふ意味で以て取締役會、或いは重役會といふたようなものが、その株主から選ばれるということになるのだと思つておりますが、若しこの監理委員会といふものが、パブリック・コーポレーションの、ボード・オブ・ディレクターズといふものの思想から出ておりますものであるならば、やはりその意味において、日本國有鐵道の運営といふことの、最高機關であることにはつきりさせることが必要だと思つております。先程片岡さんからは監理委員会ではなくして、監査委員会といつたように限定するようという御意見が出ておるようでありまして、実はこれは大体日本の占領下におきまして事情では、アメリカ流の考え方が多分に入るものだと思つてございまして、ここにアメリカ最大の鐵道會社でありますところのペンシルヴァニア鐵道會社の、このところの組織が出ておりますので、ちよつと御参考のため

社会的な存在であるといふ、一應の考へ方からスタートしておるのだと思つておりますが、株主總會に當るものはこれは國會である。しかしながら國會が直接、株主總會が直接企業を経営を指導、或いは大綱を決めるといつたようなことは必ずしもできないことであるからして、その代表者を選ぶといふ意味で以て取締役會、或いは重役會といふたようなものが、その株主から選ばれるということになるのだと思つておりますが、若しこの監理委員会といふものが、パブリック・コーポレーションの、ボード・オブ・ディレクターズといふものの思想から出ておりますものであるならば、やはりその意味において、日本國有鐵道の運営といふことの、最高機關であることにはつきりさせることが必要だと思つております。先程片岡さんからは監理委員会ではなくして、監査委員会といつたように限定するようという御意見が出ておるようでありまして、実はこれは大体日本の占領下におきまして事情では、アメリカ流の考え方が多分に入るものだと思つてございまして、ここにアメリカ最大の鐵道會社でありますところのペンシルヴァニア鐵道會社の、このところの組織が出ておりますので、ちよつと御参考のため

す。これらの大株主というものの代表は、勿論それ／＼大きなペンシルヴァニア鉄道株式会社の株式を保有しておりますところの團體の長、若しくは重要な役員の人であります。例えばファイナンスにありまして、例えはペンシルヴァニア大学というものは、財團として、ペンシルヴァニア鉄道の株主に入っております。その中の大株主がその中に入っております。それから有名なデューボン化学会社の重役が入っております。それから保険会社の重役が入っております。信託会社の重役が入っております。銀行の重役が入っております。これらは皆大株主代表というところから入っております。あります。ところがその十三人のボード・オブ・ディレクターズというものが、更にその次にありますところの、エグゼクティブ・オフィサー、即ち執行機関の役員、日本國有鉄道法で言いますところの役員という言葉がありますが、その役員の中から何人かを更にボード・オブ・ディレクターズの中に毎年人を変えて入れておるようであります。この一年間は誰を入れるということにしておりませんが、この四十七年度の營業報告書によりまして、四人の執行機関の役員を追加して、ボード・オブ・ディレクターズに入れております。これらのボード・オブ・ディレクターズのメンバーは、デレクターズというものは、これは勿論専任の職ではないのであります。いわゆる重役会を開きまして、重要な政策大綱を決定する、或いは予算の審議、或いは決算の審議、決算処分、ことに損益処分の問題といったようなことは、このボード・オブ・ディレクターズの、最も嚴重に取扱う大事な

項目なわけでありまして、これらの人は常時出勤し、常時やつておるわけではない。併しながら大株主でありますからして、自然そこにみずから大きな利益代表というところから関心を持しますからして、この日本國有鉄道法におきますところの監理委員というものは、名譽職であつて、直接に何ら、全くこの公共の強い人で、十分関心を持ち得ないとい、そこに根本的な差があるわけでありまして。即ち株主代表といふことであつて、十分大きな利益を感じておるのでありますからして、いわゆる俸給的なものは必ずしも貰つておらないかと思ひます。勿論賞與金のようなものは出ておるかと思ひますけれども、これらのボード・オブ・ディレクターズのメンバーは、十分なる関心を以て臨めるという態勢になつておるわけでありまして。ところが日本國有鉄道法のこの案におきましては、監理委員は名譽職である。内閣が推薦して國會の同意を得て決めるという建前になつておりますが、これは即ち株主、總會に当りますところの、國會の代表だといふ意味におきまして、國會の同意を得て決めるということとそれ自身は正しいのであります。そこに名譽職扱をするといふところに、やはり十分なる関心を持てるかどうかということの不安が一應あるわけでありまして。勿論十分なる関心を持ち得るような公共の強い人を選んだといふことであると思ひますが、制度としてはそこに不安なきを得ないのであります。

うような方向、これが若し解釈されると思ふならば、非常に問題なところだと思ふのであります。やはり相當な利害関心をもつて望み得るというような態勢にする必要がありはしないかと考えるのであります。

それから委員の数が五人、それから總裁たる委員六人ということになつておりますが、第十二條におきましては、委員を選ぶべき範圍を運輸業、工業、商業、又は金融業といふふうに規定してございまして、何故これだけのものに限定したかといふことを聊か解し兼ねるのであります。それからこれは又各業から一人ずつといふことを意味しておるのか、必ずしも一人ずつでないことも意味するのではないのか、それもこの條文では分り兼ねるのではないかと思ひます。イギリスの、今度國有になりました、英國運輸委員會のメンバーといふものは、これは大體監理委員會に當るものだと考えますが、やはり運輸業、工業、商業、金融業といふものは挙つております。勿論その外にイギリスは、社会労働政策を盛んに行なつておるところでありますからして当然でありますけれども、労働関係の、労働組織の代表者を入れるといふことを決めておるのであります。私は加藤さんがいわれた問題、民主化といふ中に、社会化といふことが一つ入るのか、入らないのか日本におきましては、やはりこれは入る必要があると考えるのであります。是非に労働組織の代表といふものではないかと思ひます。又各種の産業を若し

のために疑問として申上げる次第であります。それから第十五條の名譽職といふところでありまして、この名譽職といふところは、先程申し上げましたように、寧ろ名譽職よりは、重大なる責任を負うところの職務といたしまして、相當の報酬が伴う方が自然ではないかと考えるのであります。

それから委員の数のところで、当然五人といふよりは、もう少し多い方が、農業を入れたらして、労働組織の代表も入れたらして、但しこれだけでは委員の数が足りないのは、運輸、工業、商業、農業、金融業、労働組織の代表といふふうに六人になります。更に一般輿論、世論、或いは消費者、利用者代表的な意味の方面のもの、一人くらいは入れるといふ必要があるのではないかと思ひます。

第三條につきましては十八條であります。役員は總裁、副總裁、及び理事といふことが書いてあります。員数が書いてございせん。当然總裁は一人であるといふ解釈が行われるのであります。二人であるのか、その條文では分りません。あとの方では一人と書いてあつたかと思ひますが、ところがアメリカの鉄道会社のいわゆる役員といふものを見ると、これは一つの慣習であります。副社長の数が非常に沢山決つておるのであります。例えばペンシルヴァニア鉄道の例を申上げると、役員として挙つておるのは總裁一人、その外にエグゼクティブ・ヴァイス・プレジデント即ち常務的副社長といふのと、それからヴァイス・プレジ

登げるならば、工業や、商業、金融業を挙げて、農業を落して置くことは、これもどういふお積りか分らないのであります。私としては当然に農業も入れらるべきではないかと考えます。それからこの第十二條の第三項のところに「左の各号の一に該当する者は、委員であることができない。」と書いてあります。中の三号の「國務大臣、國會議員、政府職員又は地方公共團體の議会の議員」といふ言葉がございまして、この政府職員といふものの中には、國有鉄道の職員は入るのか入らないのか、これは私も解釈はちよつと分らないのであります。現在の國有鉄道の職員は、政府職員だと思ひますが、今度日本國有鉄道といふものになりますといふと、それは政府職員ではないといふことに若しなるならば、それならば國有鉄道の職員たるものは、委員であることができないことになるわけでありまして、若しそうでなければ政府職員の日本國有鉄道の職員に入るならば、これは委員であることができないといふことになりまして、ここ

のところに若しなるならば、それならば國有鉄道の職員たるものは、委員であることができないことになるわけでありまして、若しそうでなければ政府職員の日本國有鉄道の職員に入るならば、これは委員であることができないといふことになりまして、ここ

のところに若しなるならば、それならば國有鉄道の職員たるものは、委員であることができないことになるわけでありまして、若しそうでなければ政府職員の日本國有鉄道の職員に入るならば、これは委員であることができないといふことになりまして、ここ

のところに若しなるならば、それならば國有鉄道の職員たるものは、委員であることができないことになるわけでありまして、若しそうでなければ政府職員の日本國有鉄道の職員に入るならば、これは委員であることができないといふことになりまして、ここ

のところに若しなるならば、それならば國有鉄道の職員たるものは、委員であることができないことになるわけでありまして、若しそうでなければ政府職員の日本國有鉄道の職員に入るならば、これは委員であることができないといふことになりまして、ここ

のところに若しなるならば、それならば國有鉄道の職員たるものは、委員であることができないことになるわけでありまして、若しそうでなければ政府職員の日本國有鉄道の職員に入るならば、これは委員であることができないといふことになりまして、ここ

のところに若しなるならば、それならば國有鉄道の職員たるものは、委員であることができないことになるわけでありまして、若しそうでなければ政府職員の日本國有鉄道の職員に入るならば、これは委員であることができないといふことになりまして、ここ

のところに若しなるならば、それならば國有鉄道の職員たるものは、委員であることができないことになるわけでありまして、若しそうでなければ政府職員の日本國有鉄道の職員に入るならば、これは委員であることができないといふことになりまして、ここ

のところに若しなるならば、それならば國有鉄道の職員たるものは、委員であることができないことになるわけでありまして、若しそうでなければ政府職員の日本國有鉄道の職員に入るならば、これは委員であることができないといふことになりまして、ここ

のところに若しなるならば、それならば國有鉄道の職員たるものは、委員であることができないことになるわけでありまして、若しそうでなければ政府職員の日本國有鉄道の職員に入るならば、これは委員であることができないといふことになりまして、ここ

のところに若しなるならば、それならば國有鉄道の職員たるものは、委員であることができないことになるわけでありまして、若しそうでなければ政府職員の日本國有鉄道の職員に入るならば、これは委員であることができないといふことになりまして、ここ

のところに若しなるならば、それならば國有鉄道の職員たるものは、委員であることができないことになるわけでありまして、若しそうでなければ政府職員の日本國有鉄道の職員に入るならば、これは委員であることができないといふことになりまして、ここ

のところに若しなるならば、それならば國有鉄道の職員たるものは、委員であることができないことになるわけでありまして、若しそうでなければ政府職員の日本國有鉄道の職員に入るならば、これは委員であることができないといふことになりまして、ここ

のところに若しなるならば、それならば國有鉄道の職員たるものは、委員であることができないことになるわけでありまして、若しそうでなければ政府職員の日本國有鉄道の職員に入るならば、これは委員であることができないといふことになりまして、ここ

のところに若しなるならば、それならば國有鉄道の職員たるものは、委員であることができないことになるわけでありまして、若しそうでなければ政府職員の日本國有鉄道の職員に入るならば、これは委員であることができないといふことになりまして、ここ

のところに若しなるならば、それならば國有鉄道の職員たるものは、委員であることができないことになるわけでありまして、若しそうでなければ政府職員の日本國有鉄道の職員に入るならば、これは委員であることができないといふことになりまして、ここ

のところに若しなるならば、それならば國有鉄道の職員たるものは、委員であることができないことになるわけでありまして、若しそうでなければ政府職員の日本國有鉄道の職員に入るならば、これは委員であることができないといふことになりまして、ここ

のところに若しなるならば、それならば國有鉄道の職員たるものは、委員であることができないことになるわけでありまして、若しそうでなければ政府職員の日本國有鉄道の職員に入るならば、これは委員であることができないといふことになりまして、ここ

これらの副社長の内容は、日本の國有鉄
道ならば、各局長に当るところの人
人が、すべて副社長という名前を與え
られております。これは日本の会社組
織では取締役というものが取締役会を
作つておる。ボード・オブ・ディレク
ターズが、エグゼクティブ・オフィ
サーと重なるところから、
そういう取締役が経営の責任の當に
當る、局の責任の當に當ることを
ディレクターと言つております。アメ
リカではディレクターは全体に對す
る最高監督機關ということ、事業の
直接運轉の當に當る者の方には、ディ
レクターという名前は着いておりませ
ん。そのためかも知れませんが、グア
イス・プレジデントという名前を附け
ております。グアイス・プレジデント
というのは、例えば財務局長も、購買
局長も、工務局長もそうだし、又不
動産課税局長、或いはニューヨーク鉄
道局長、東部鉄道局長、西部鉄道局長、
中部鉄道局長というように、四人の現
場局長も、やはりグアイス・プレジデ
ントという位置を與えられておりま
す。このグアイス・プレジデントの外
に役員としてトレジュラー、これは出
納役、収入役であります。それから經
理の方の仕事をする長のコムプロロー
ラー、そういうたつた者も入ります。この
点は日本の行き方と、アメリカの行き
方と違ふところでありまして、
總裁に對して、副總裁の数が多いとい
うところが、アメリカ流の行き方なの
であります。それからこれは少し申し
過ぎであつたかも知れませんが、理事
についての任期が規定してございま
せん。これは總裁が決めるということ
あるかも知れませんが、当然總裁

が決めるということになるのだと思
います。總裁と副總裁の任期は、各々
四年とするということが決めてありま
すが、理事については任期のことも、
亦在任についても規定がないようであ
ります。これはどういふふうにする積
りか、特にどういふふうにする積
りか、ということではないと思ひますが、疑問と
するところでありまして、
それから職員地位及び資格という
ようなことにつきまして、丁度加藤
勳組合委員長から、いろ／＼労働組
合からの見解が出ておりましたが、こ
のところの人事の任免、それから休職
にするとか、懲罰にするとかといつた
ようなことは、これは最も公平に、且
つ民主的に行なわれなければならない面
でありますので、やはり労働組合の方
からお出しになつたような、一種の審
議会的な、そういう出て弁明をする
といったような、機会の與えられる機
がなければならぬと思ひます。労働
関係につきましては、公共企業体労働
関係法というもの、どういふ法律が
できるのか私今分つておりません
で、その点ちよつと意見も特別には申
上げられない次第であります。

第四章の會計の方へ行きますと、こ
ちらの方では、これは午前中いろ／＼
御意見が出たのであります。先程
片岡さんから御意見が出ております。こ
とくに、現在のここに出ております三
十六條以下の方では、大体は現狀維持
的なものでありまして、これは財政
法の運用の能率化というふうなことは
困難だと思はれる節が沢山にありま
す。先程いろ／＼改革の御意見が出て
おりましたような、いろ／＼な改革、

修正をして頂くことが必要だと思ひ
てあります。この中で、運賃の決定機
構というものは、これはやはり最も大
事な点でありまして、今日財政法第三
條によりまして、國有鉄道の運賃は、
すべき基本的なものは國會で審議さ
れるということになつておりますが、そ
の欠陥というものは、ついでの間から
よく露呈されておるところでございま
して、即ち政對立的な、運賃の仕方
が根本でありますところの國會におき
ましては、運賃のような、非常に大勢
の國民に關係しますようなものは、例
えば値上をするといつたような場合に
は、それは非常に値上しにくいこと
なるのであります。政争の具に供され
る。これを見ましても、運賃の値上と
いうことは、政党を代表される皆さん
に取つては、決して選挙区に對して自
慢になるような、みやげになるような
内容のことではないものであります。こ
で、かく運賃の改正なり、決定とい
うようなことができなくて、いわゆる
政治的な取引で決まられるという
ようなことになりまふと、それから
今一つは、運賃の決定が非常に遅
いといふこと、最近のようなインフレ進
行下におきまして、運賃の決定が非常
に遅れることは、運賃なんというもの
は、値上をします場合に、随つて実施
することが絶対にできない性質のもの
でありますので、値上が遅れるという
ことは、それだけ財政の欠陥を大きく
する。或いは將來の利用者の負担を
重くするといふ結果になるのでありま
す。それから、そういう運賃の決定とい
うものが、公正に迅速に行われるとい
うようなことから、やはり運賃の審議
につきましては、専門的な機關が必要

だと考へるのであります。運賃の決定
などは、これはいわゆる第三者的な、
公平な立場に立つた行政裁判所、運賃
に關する専門の行政裁判所といつたよ
うな形のものができると、これが本
筋だと考へるのであります。イギリス
においてもそうでありまして、アメリ
カにおいても I.C.C. といつたよう
なものは、そういうような運用が行わ
れておる次第であります。それから私
設鉄道の運賃といふのは、これは國有
鉄道の運賃と、事実上非常に関連の深
いものであります。或る場合におき
ましては、競争運賃になつておるとこ
ろが沢山あるのであります。ところが
國有鉄道の運賃だけが國會で以て審議
される、その實質上競争運賃である
ところの、私設鉄道の運賃は國會はノ
ータツであるといふようなことであ
ります。これも不公平な、不便な
ことなのであります。この点もやは
り行政裁判所の性格を持つた運賃決
定機關といふものが、國有鉄道運賃と
共に、一緒に扱ふといふようなことが
必要だと考へるのであります。その他
この財政制度のことにつきましては、
殊に自主的な運賃、能率的な運賃がで
きるような、いろ／＼な新制度とい
ふものが必要だと考へます。それから四
十三條におきましては、損益の処理に
ついて書いておるのでありますが、「政
府は、日本國有鉄道に損失を生じた場
合において特別の必要があるときと認
めるときは、その損失の額を限度とし
て交付金を交付する。」といふことにな
つております。その次の二項におきま
しては、一般會計に納付しなければなら
ない、即ちいわゆる獨立採算ではなくし
て、損失は政府から貰ひ、益金は政府

に納入するという原則が一應とられて
おるようであります。このところで、こ
れは現在のよう、インフレーション
の、非常な不健全な經濟狀態下にお
きて、自然にこういふことが必要な
だと思ひます。この特別の
必要があるときと認めるときにつきま
しては、殊に國家の運賃を、國會が握
つておるというふうな場合におきま
しては、特にこの面が自動的に、運賃を
上げないといふことならば、このため
に起るところの欠陥といふものは、國會
が予算として當然交付金を計上する
といふことが必要だと考へます。それ
から別に予算に定める場合を除き、政
府の一般會計に、益金を納めるとい
ふことではあります。この益金を一般
會計に納めるといふ原則を立てます
からには、益金といふものを、非常に
計算しなければいけないのでありま
す。その意味におきましては、從來
ど行なわれて来ておりませんでした
ところの、原價償却金といつたような
ものの計算も、ぜひする必要があり
ます。勿論この益金とい
うものは、最後の剰余の意味であり
ますが、別に予算に定める多合を除
くのは、國有鉄道の自己擴張資金とい
ふたようなものが、必要なものは先
に除かれるといふことではあります。順
位はつきりさせる必要があると思ひ
てあります。それから長期借入金、一
時借入金といつたような名称になつ
ておりますが、これも國有鉄道の資金、
國有鉄道独自の信用における國有鉄
道の公債のようなものが、發行でき
るようにする必要があるのではないかと考

えるのであります。イギリスの運輸委員會におきましては、ブリティッシュ・トランスポート・ストックという特殊の公債を発行する権限が與えられております。この條文には出ておりませんが、民主化ということに關連いたしまして、一般利用者の声を常に聞いて、そしてこれを急速に反映できるようにな機構が欲しいのであります。監理委員會は性質上双方出の代表者を入れることができませんから、或る程度民主化の任務を負わされるものでありますけれども、利用者の声を常に聞いて、急速にそのうち取入れらるべきものは取入れるというようなことはしかなるのではないかと思ふのであります。それにつきまして、やはり各方面の利用者を代表する諮問委員會のようなものが作られることが望ましいと思ふいます。イギリスにおきましては、運輸の國有化をやりますと共に、中央と地方に運輸諮問委員會というものを拵えまして、各方面のトランスポート・サービス、利用者の代表者を相当人数入れまして、諮問機關が希望するところを常に聞くというような態勢を取つておるのであります。それにつきまして、今年の一月、イギリスの運輸國有法が施行されましたときに、イギリスの運輸大臣バーンズ氏がラジオを通じて、全國民に鐵道國有断行の辭を述べておるのでありますが、その中で一般公衆に対しては、特にこういうことを言つております。中央と地方に諮問委員會コンストラクト・コミッテイを作つて、商工、運送、労働、地方廳等の代表者をフルに入れるから、運輸について言いたいことは、すべてこの機關を利用して言つて頂きたい。イ

ギリスの運輸委員會というものは、これを通じて公衆の世論とその必要と常に密接な接觸をして行きたいのである。そしてこれによつて、イギリス運輸委員會というものは、生きたボディにしておきたいと考えるのであるからして、諮問機關であるからといって、隔つこの懸居のようなつもりで、聞かれたときに言うというような、消極的な態度でなく臨んで貰いたいというような趣旨の演説をいたしております。こういう意味から、この法案には何処にも諮問委員會的のものではなくて、ありませんが、そういう意味のものが盛り込まれることが、必要かと思ふのであります。大体以上の通りであります。

○委員長(板谷順助君) ありがとうございます。只今の細野君の御発言に對して、御質問はございませんか。——では速記を止めて。

〔速記中止〕

○委員長(板谷順助君) 速記を始め、これにて公述は全部終了いたしました。公述人各位に對し御挨拶申し上げます。本日は午前午後に亘りまして、諸君が非常にお忙がしい中にも拘わりませず、御來場を煩わしまして、非常に有益なる御發言を得まして、我々は今後この委員會において、この法案を審議する上におきまして、非常に参考になつた次第であります。御來場にして重ねて厚く御礼申し上げます。それではこれにて散会いたします。午後三時二十九分散会

出席者は左の通り。

委員長 板谷 順助君
理事 小泉 秀吉君
小野 哲君

委員

証人

東京商科大學講師 細野日出男君
運輸調査局長 片岡 調郎君
鐵道弘済會理事長 堀木 鎌三君
國鉄労働組合中央執行委員長 加藤 閔男君
東京銀行業務部長 神野 正雄君
高速度交通營業總裁 鈴木 清秀君

十一月二十二日予備審査のため、本委員會に左の事件を付託された。

一、海事仲裁等に関する法律案

海事仲裁等に関する法律案

第一條 海運に関する事業者団体

(事業者団体法昭和二十三年法律第百九十一号) 第二條に規定する事業者団体をいう。以下同じ。

で、船舶共有、船舶賃借(期間より船を含む)、運航委託、海上運送、海上保険若しくは船舶賃買に關する契約又は海損若しくは海難救助に關する事項(以下海事という。以下同じ)について、紛争の仲裁又は解決に關する行為を当該事業者団体

の事業として行おうとするものは、当該事業者団体の定款又は寄附行為及び紛争の仲裁又は解決に關する取扱規程(以下單に取扱規程という)を提出して、運輸大臣の認可を受けなければならない。

第二條 運輸大臣は、前條の認可の申請があつた場合において、当該事業者団体の定款又は寄附行為及び当該取扱規程が左の各号に掲げる要件を備えていなければ、これを認可してはならない。

一 事業者団体の定款又は寄附行為に關する要件
イ 公益法人であること。
ロ 海事に關する現在又は將來の紛争について、その仲裁又は解決を当該事業者団体に依頼することを構成員の加入條件としておらず、紛争の仲裁又は解決に關する行為は、一件ごとに当事者の任意の請求によつて行ふことを明記してあること。

ハ 任意に設立され、且つ、構成員が任意に加入し又は脱退することができること。
ニ 当該事業者団体が海事について、紛争の仲裁又は解決に關する行為をすることが、私的独占の禁止及び公正取引の確保に關する法律(昭和二十二年法律第五十四号)の規定及び事業者団体法(第五條第一項第十六号の規定を除く)の規定に反しないこと。

二 取扱規程に關する要件
イ 構成員間の海事に關する紛争の仲裁又は解決を当該事業者

者団体に依頼することを強制しておらず、紛争の仲裁又は解決に關する行為は、一件ごとに任意の請求によつて行ふことを明記してあること。
ロ 構成員であるかどうかを問はず、何人も、自由に、且つ同一の條件で当該事業者団体に海事に關する紛争の仲裁又は解決を依頼することができること。

第三條 事業者団体法第五條第一項第十六号の規定は、第一條の規定により認可された海運に關する事業者団体が海事に關する紛争の仲裁又は解決のために行ふ正当な行為に對しては、適用がない。

第四條 事業者団体法(第五條第一項第十六号の規定を除く)の規定及びその規定に基く公正取引委員會の権限は、前三條の規定により、変更されるものと解釈してはならない。

附則
1 この法律は、公布の日から施行する。
2 事業者団体法の一部を次のように改正する。
第六條第一項第八号を次のように改める。

八 海事仲裁等に関する法律(昭和二十三年法律第 号)第一條の規定によつて認可を受けた海運に關する事業者団体、但し、海事に關する紛争の仲裁又は解決のために行ふ正当な行為に限る。

3 社團法人日本海運集會所が、この法律施行の日から三十日以内に

定款及び取扱規程を運輸大臣に提出して、その認可を受けたときは、この法律施行の日において第一條の規定により認可があつたものとみなす。

4 前項の規定により行つた運輸大臣の認可には、第二條の規定を準用する。

十一月二十二日日本委員会に左の事件を付託された。

- 一、岡山市万町踏切にこの線橋架設の請願(第百八十七号)
- 一、普代、小本両村間に國營自動車の運輸開始の請願(第百九十一号)
- 一、大蔵省保管の白浜鐵道を運輸省に所管替の請願(第百七十七号)
- 一、南余目信号場を駅に昇格の請願(第百七十七号)
- 一、稻毛、幕張両駅間に檢見川駅設置の請願(第百二十九号)
- 一、龜山、清澄間に國營自動車の運輸開始の請願(第百二十号)
- 一、田野畑港修築工事促進に関する請願(第百二十二号)
- 一、吉久駅を獨立駅に昇格の請願(第百三十一号)
- 一、貨物自動車用タイヤ配給に関する請願(第百三十五号)
- 一、岩手縣久慈町、白山及び玉の脇間に國營自動車運輸延長の請願(第百三十八号)
- 一、三瓶港防波堤築設に関する請願(第百三十九号)
- 一、予讃線接続駅變更に関する請願(第百四十一号)
- 一、愛媛縣土居村窪野に國營自動車運輸延長の請願(第百四十二号)

- 一、四國循環鐵道完成促進の請願(第百四十三号)
- 一、松本、信濃大町間の電車運轉区間の延長及び信濃大町駅の拡張並びに北大町駅設置の請願(第百四十五号)
- 一、留萌港しゅんせつ施行に関する請願(第百四十六号)
- 一、本橋、遊佐両駅間に停車場設置の請願(第百五十二号)
- 一、坂上、賀見畑、秋中三村間に國營自動車の運輸開始の請願(第百六十一号)
- 一、三重町、日向長井両駅間に鐵道敷設の請願(第百六十二号)
- 一、枝幸、美深間に鐵道敷設の請願(第百七十二号)
- 一、小野新町、須賀川両町間に國營貨物自動車の運輸開始の陳情(第百五十九号)
- 一、富山市に鐵道管理部設置の陳情(第百六十三号)
- 一、高松、小豆島間に國營航路開設の陳情(第百六十四号)
- 一、關東海運局東京支局の昇格に関する陳情(第百六十五号)
- 一、花巻線全線復旧工事に關する陳情(第百六十六号)
- 一、輕金屬業界の輸送あい路打開に関する陳情(第百六十七号)
- 一、米原、京都兩駅間電化促進に関する陳情(第百六十八号)
- 一、山田線の災害復旧工事に關する陳情(第百六十九号)

第百八十七号 昭和二十三年十一月八日受理

岡山市万町踏切にこの線橋架設の請願 請願者 岡山縣岡山市市長 田中弘道

紹介議員 黒田英雄君

岡山市計画街路である番町三門線と、鐵道山陽線及び津山線と交さる岡山市南方の万町踏切は、常に人馬の往來が多いが、列車の通過ごとに交通がしや断されるから、速かにこの線橋を架設されてこの不便を除かれないとの請願。

第百九十一号 昭和二十三年十一月九日受理

普代、小本兩村間に國營自動車の運輸開始の請願 請願者 岩手縣宮古市長 菊地信一 外千三百四十一名

紹介議員 千田 正君

宮古市より北進して小本村、田野田村、普代村をへて久慈町を終点とする、府縣道小本、久慈線は岩手縣北部海岸の最重要幹線でありながら交通機關の不備のため、木炭、木材等は多量の滞貨を見てゐるばかりでなくこの地方の一般産業、經濟文化の發展に多大の支障をきたしてゐるから速かに右区間に國營自動車の運輸を開始せられたいとの請願。

第百七十七号 昭和二十三年十一月十日受理

大蔵省保管の白浜鐵道を運輸省に所管替の請願 請願者 兵庫縣姫路市白浜町白浜鐵道營業開始期成同盟会内 妻鹿清次

紹介議員 藤森眞治君

姫路市白浜地区は、姫路市海岸工業地帯を形成してゐて、その原料等の貨物量は相當の數量に達してゐるが、貨物發着は省線御着駅を主とし姫路、飾磨、曾根の各駅に依存してゐる。以上の各

駅に至る距離は六キロ以上もあり且つ道路不完全のため、運送困難の狀況であるから現在大蔵省保管の元軍用白浜鐵道を、運輸省に所管替の上營業を開始せられたいとの請願。

第百七十七号 昭和二十三年十一月十日受理

南余目信号場を駅に昇格の請願 請願者 山形縣東田川村十六合村長 高梨四郎外六名

紹介議員 尾形六郎兵衛君

南余目信号場の位置は羽越線余目、藤島兩駅間のほとんど中央に在り、その上庄内平野の中心地で、食糧その他の物資の集散上最も重要な地であるから地方開發、文化の向上、物資の集散に一段と寄與するため、本信号場を普通駅に昇格せられたいとの請願。

第百十九号 昭和二十三年十一月十日受理

幕張兩駅間に檢見川駅設置の請願 請願者 千葉縣千葉市長 加納金助外一名

紹介議員 山崎 恒君

千葉市檢見川は縣都西方の一市街で東京灣内における打瀬網漁業の唯一の根拠地でありまたでん粉製造、草炭加工などの工業も盛んである、一方高合地帯は文化施設があるが、省線電車駅に遠く、多数市民もいちじるしく不便を感じてゐるから速かに總武本線稻毛、幕張間に檢見川駅を設置せられたいとの請願。

請願者 千葉縣安房郡天津町一井三郎外七百一十一名

紹介議員 山崎 恒君

千葉縣天津町から龜山村をへて木更津市に達するコースは東京方面への近道であり、農山村と海岸町村とを直結する産業上重要な要路であるから、外房一帶の觀光價值も考慮されて、当面の措置として天津町内の清澄から龜山町に至る間に國營自動車の運輸を開始せられたいとの請願。

第百二十二号 昭和二十三年十一月十日受理

田野畑港修築工事促進に関する請願 請願者 岩手縣議會議長 村上順平外十八名

紹介議員 千田 正君

田野畑港は、三陸並びに北海道航路の主要目標地点に相當しており、宮古港以北八戸港間には、大型貨物船及び漁船の寄港避難に適する港が極めてすくない、又本港附近は、好漁場に恵まれ大型貨物船及び漁船の航行が多いから、避難港として又漁港としても重要且つ急を要するものであるから、速かに本港修築工事を促進せられたいとの請願。

第百三十一号 昭和二十三年十一月十一日受理

吉久駅を獨立駅に昇格の請願 請願者 富山縣高岡市吉久四七九 津村勝次郎外二十名

紹介議員 小川久義君

新港線吉久駅附近は伏木港右岸の重要な産業地帯であるが、吉久駅は駅長のいない管理駅で附近工場生産品輸送

に困難をきたしたこの地方の産業発展を阻害しているから、新港線吉久駅を独立駅に昇格されたいとの請願。

第二百三十五号 昭和二十三年十一月十一日受理

貨物自動車用タイヤ配給に関する請願
請願者 愛媛縣北宇和郡泉村大字山日甲三一愛媛縣自家用自動車組合松丸支部内 堀部守衛外十五名

紹介議員 中平常太郎君

当地方は、山間路の地で交通不便の上なく諸物資の輸送は、全部貨物自動車によつてゐるが、道路が狭いためタイヤの消費が激しく輸送に支障をきたしているから、一車当り二乃至四本のタイヤの配給をせられたいとの請願。

第二百三十八号 昭和二十三年十一月十一日受理

岩手縣久慈町、白山及び玉の協間に國營自動車運輸延長の請願
請願者 岩手縣九戸郡長内村長 岩城惣一郎外千五百十五名

紹介議員 千田 正君

岩手縣九慈町、長田村白山間並びに久慈町、久慈港玉の協間はいずれも、人家官公署、学校等が多いので毎日多数の通学通勤者があり、また久慈港は商港として九戸郡地方の重要物資である木炭、鉱石等の移出に利用されてお

り、玉の脇は漁港として漁獲物の集散に重用されて常に多数の貨客の往來があるから、この両区間に國營自動車の運輸を延長せられたいとの請願。

第二百三十九号 昭和二十三年十一月十一日受理

三瓶港防波堤築設に関する請願
請願者 愛媛縣西宇和郡三瓶町長 佐海健治外二十三名

紹介議員 中平常太郎君

愛媛縣の三瓶港は縣の西端にある天然の良港であるが、昭和十七年來の風水害、震災によつて、港内に土砂がたまり、今にして改修しないと天恵の良港もその機能を失う虞がある、速かにしゅんせつ等の修築工事を施行し、併せて網干場や水産物加工場にも利用できる防波堤を築設せられたいとの請願。

第二百四十一号 昭和二十三年十一月十一日

予讃線接続駅變更に関する請願
請願者 愛媛縣喜多郡大洲町長 田中紺藏外十六名

紹介議員 中平常太郎君

愛媛縣喜多郡内子駅發上り列車は伊予五郎駅にて予讃線に接続しているが同駅は充分な施設もなくしかも本線の將來は伊予大洲内子駅をへて高知駅への連絡が最短距離であり、なお八幡浜をへて九四連絡線として貨客も多い重要線であるから、接続駅を伊予大洲駅の引込本線に変更せられたいとの請願。

第二百四十二号 昭和二十三年十一月十一日受理

愛媛縣土居村窪野に國營自動車運輸延長の請願
請願者 愛媛縣東宇和郡土居村長 二宮丘一外六名

紹介議員 中平常太郎君

愛媛縣東宇和郡土居村は山間へき地であるが当地方の要衝であつて、國營自動車便があるが、當村の窪野部落は山岳地帯で交通の便に恵れないから、國營自動車の運行を右部落まで延長せられたいとの請願。

第二百四十三号 昭和二十三年十一月十一日受理

四國循環鐵道完成促進の請願
請願者 高知縣幡多郡江川崎村長 芝和外二十名

紹介議員 中平常太郎君

物資増産の要には輸送力の増強にあるが、四國では最も資源に富む愛媛、高知兩縣下には未完成の鐵道が多いので林産、水産物等の移出輸送が停滯し勝ちであるから、四縣民の福利増進のために速かに未完成区間の工事を促進して四國一円を循環する鐵道を完成せられたいとの請願。

第二百四十五号 昭和二十三年十一月十一日受理

松本、信濃大町間の電車運轉区間の延長及び信濃大町駅の拡張並びに北大町駅設置の請願
請願者 長野縣北安曇郡平村長 傘木要外一名

紹介議員 池田宇右衛門君

信濃大町を中心に通勤、通學者の激増と、一般旅客の増加により現在の蒸汽運轉一日三往復には不利不便が多いから、松本信濃大町間の電車区間を本村築場まで延長されるとともに、大町駅を拡張改築し又信濃大町北端に北大町駅を設置せられたいとの請願。

第二百四十六号 昭和二十三年十一月十一日受理

留萌港しゅんせつ工事施行に関する請願
請願者 北海道旭川市長 前野與三吉

紹介議員 堀 未治君

留萌港は昭和十六年しゅんせつ以來放置された結果、内港突堤附近より外港に至る間は漂砂のたまりはなはだしく、二、三千トンの小型船舶でさえ夜間航行に危険を感じる実情で、このままにすれば留萌港の利用は不可能となり、旭川市を中心として豊富な資源開發並びに各種産業振興促進に悪影響を及ぼすから、速かに本港のしゅんせつ工事を施行せられたいとの請願。

第二百五十二号 昭和二十三年十一月十一日受理

本橋、遊佐両駅間に停車場設置の請願
請願者 山形縣飽海郡南遊佐村長 齋藤長藏外十七名

紹介議員 尾形六郎兵衛君

羽越線本橋、遊佐両駅における旅客、貨物のふくそう、状態は他駅に比してはるかに高率を示しているが、その多くは、兩駅中間南遊佐村地内島海駅を新設することによつて緩和される。この島海駅が新設されるとその及ぶ勢力範圍は南遊佐、藤岡、日向、大沢、観音寺、西遊佐の六箇村に上り、これら町の名所旧蹟行樂の旅客を吸収するとともに農業生産物の移出量を倍加する等新興産業はつ興えの期待も大きいから、速かに同駅を設置せられたいとの請願。

第二百六十一号 昭和二十三年十一月十一日受理

坂上、賀見知、秋中三村間に國營自動車の運輸開始の請願
請願者 山口縣玖珂郡賀見知村長 有田環外五名

紹介議員 重井雄三君 堀井伊介君

山口縣玖珂郡の坂上、賀見知、秋中三村は、岩國市に近接した山村で、多くの人口と資源を擁しているが、交通運輸の便に恵まれないため、産業文化の諸施設も遅れているから、三村民の幸福と繁榮のために三村間に國營自動車の運輸を開始せられたいとの請願。

第二百六十二号 昭和二十三年十一月十二日受理

三重町、日向長井両駅間に鐵道敷設の請願
請願者 大分縣大野郡三重町長 首藤卓美

紹介議員 一松政二君

日豊本線は門司と鹿児島とを結ぶ、九州縦貫の唯一の重要交通路線でまさに東九州の生命線である。しかるにその路線中宗太郎峠附近は、トンネル、橋りより、急こう配等があつて貨客輸送力を非常に減殺している。運輸省當局の企画している三重町、日向長井間新線敷設計画は、この欠点を補うものであり、又この沿線の産業開發にも多大の利便を與えるものであるから、速かに本線を敷設せられたいとの請願。

第二百七十二号 昭和二十三年十一月十二日受理

枝幸、美深間に鐵道敷設の請願
請願者 北海道中川郡美深町長 西尾六外二名

紹介議員 板谷順助君 木下源吾君 堀未治君

枝幸、美深間鐵道敷設に対しては昭和六年以來數年間通統請願をなし、當時

の帝國議會においてもその重要性を認められ、実地測量並びに經濟調査等も完了したのであるが、國際情勢の急変により本工事施工は中止せられたのである。しかしして戦後生産増強を図りつつある今日、右区間の天然資源が開発されず放置せられてゐるのは、交通の不便のためであるから同地方の産業發展に速かに本路線の鉄道を敷設せられたいとの請願。

第五十九号 昭和二十三年十一月八日受理

小野新町、須賀川両町間に國營貨物自動車の運輸開始の陳情

福島縣議會議長 大竹作摩

福島縣田村、岩瀬両郡地方は、縣下有数の林産地であり、また食糧の供出量も多いから、これら各種の林産物資を迅速に輸送するために、田村郡小野新町から同郡二瀬村をへて岩瀬郡須賀川町に至る間に國營貨物自動車運行を實現せられたいとの陳情。

第六十三号 昭和二十三年十一月九日受理

富山市に鐵道管理部設置の陳情

富山縣知事代理副知事 高辻武邦

本縣は裏日本の産業、交通に極めて重要な地位を占めてゐるが、運輸上重要な鐵道管理機構である管理部がないため一々金沢管理部の命令をまつ現状で連絡上多大の不利不便を來してゐるのみでなく、地方産業の發展に大きな阻害となつてゐるから、本縣に管理部を設置せられたいとの陳情。

第六十四号 昭和二十三年十一月九日受理

高松、小豆島間に國營航路開設の陳情

香川縣議會議長 大久保雅彦
高松、小豆島間航路は旅客が激増の一途をたどつてゐるのでその安全性と確實性を確保するため、國營航路開設の速かなる實現を計られたいとの陳情。

第六十五号 昭和二十三年十一月九日受理

關東海運局東京支局の昇格に関する陳情

東京都中央区小田原町一ノ一九
關東機船株式會社取締役社長 中山國太郎

全國六大港の一つである東京港には近來船舶の出入が多く、これに伴い港灣關係の行政事務も激増してゐるが、現在の行政官廳である關東海運局東京支局の機構では、指令の傳達、申請書の處理及びその他の行政手續が遅れて支障を生ずることが多いから、東京海運局に拡充して、事務の進ちよくを圖られたいとの陳情。

第六十六号 昭和二十三年十一月九日受理

花釜線全線復旧工事に關する陳情

仙台市本荒町七日本鉄鋼會東北支部内 原田猪太郎外一名

アイオン風によつて、再び山田線が不通となり、日鉄釜石製鉄所の原料及び製品の陸上輸送は完全に停止してゐる。山田線の被害はじん大でその復旧には二、三年を要する由であるが、この際山田線はもとより釜石製鉄所の陸上輸送の抜本的打開策として、速かに花釜線的全通工事を断行せられたいとの陳情。

第六十七号 昭和二十三年十一月九日受理

輕金屬業界の輸送あい路打開に關する陳情

東京都中央区築地木挽町六ノ七
輕金屬協會内 安田幾久男
輕金屬業界は本年四月ボーキサイトの入により新日本建設に重要な輸出品業として復活に努力してゐるが、輸送用の貨車、トラック、燃料資材等の不足により業界の發展を阻害されてゐるから、輸出品業發展のため輸送あい路を打開せられたいとの陳情。

第六十八号 昭和二十三年十一月十日受理

米原、京都間電化促進に關する陳情

京都府知事 木村悌外十六名

東海道線米原、京都間はトンネルが多い上にこう配が急なため、トンネル内において事故がひん發し、人道問題となつておるばかりでなく輸送力の低下及び、産業再建の障害となつてゐるから、石炭節約の面及び觀光的見地等より本区間の電化をいすれの区間よりも優先的に實施せられたいとの陳情。

第六十九号 昭和二十三年十一月十日受理

山田線の災害復旧工事に關する陳情

岩手縣盛岡市長 小泉多三郎

岩手縣内の國鉄山田線は、九月中旬の風水害で大被害を受けたので、沿線町村民は日常生活上大きな影響をこうむつてゐるから、豊富な産業資源を開発し、縣中央部と沿岸部との連絡を円滑にするために、本線の災害復旧工事を促進せられたいとの陳情。

昭和二十三年十二月十三日印刷

昭和二十三年十二月十四日發行

參議院事務局

印刷者 印刷局