

第三回参議院運輸委員會會議錄第九号

昭和二十三年十一月二十九日(月曜日)

本日の會議に付した事件

○日本國有鐵道法案(内閣送付)

○地方自治法第五十六條第四項の規定に基き、船員職業安定法第八條第一項の規定による公共船員職業安定所の設置に關し承認を求めの件(内閣送付)

○海運問題に關する件

午後一時五十一分開會

○委員長(板谷順助君) これより引續いて會議を開きます。日本國有鐵道法案を議題に供します。小野君御質疑ありますか。

○小野君 この日本國有鐵道法案の總括的な質問が出ると思いますが、ただ実はこの法律案自体の逐條の説明も聞いておられませんし、又具体的問題についての御質問もあるのではないかと思いますので、若し許されるならば一應各省別ぐらゐに逐條説明を聞きまして、それに対して各省別に質問をする、こういうふうな方法をお取り下さつたら如何かと思ひますが。

○委員長(板谷順助君) 承知しました。それではこの際公共船員職業安定所の設置に關し國會の承認を求めの件、これを議題に供します。政府よりの説明を求めます。

○國務大臣(小澤佐重吉君) 只今提案になりました公共船員職業安定所の設置に關し國會の承認を求めの件の提案理由を御説明申し上げます。

先に成立いたしました船員職業安定

第十三部

運輸委員會會議錄第九号

昭和二十三年十一月二十九日

【參議院】

【參議院】

【參議院】

【參議院】

【參議院】

【參議院】

【參議院】

【參議院】

【參議院】

【參議院】

【參議院】

【參議院】

【參議院】

法は、その第八條第一項において「海運局に、無料で公共に奉仕する公共船員職業安定所を置き、職業紹介、職業指導、船員保險法の規定により、その所掌に属せしめられた事項その他この法律の目的を達成するために必要な事項を行はせしめ」と規定いたしましたので、お手許に送りました案の通り、全國主要の港十九箇所に公共船員職業安定所を設置したいと存じますが、御承知の通り地方自治法第五十六條第四項の規定によりまして、この種の機關の設置については國會の承認を要することとなっておりますので、何卒御審議の上速かに可決あらんことをお願いいたします次第であります。

尙右設置に要する所要の二級官、三級官及び雇傭人の職員の増加については、他方において、昭和二十四年三月末日までに氣象官署において、これに相当する人員を漸次減員することにしたしておりますから、念のため申添えておく次第でございます。

○委員長(板谷順助君) この法案は極めて簡單であります。何か質疑があるつたらこの際お述べを願ひます。

○丹羽五郎君 この法案によつて一人の整備を相当やるのですか又は人が殖えるのですか、その点を一つお尋ねしたい。

○國務大臣(小澤佐重吉君) この問題につきましては、実は前内閣時代に第二國會におきまして職業安定法という法律が制定され、その法律の成立に基きまして只今のいわゆる機關が新しく設けられるのであります。この問題については内閣といたしまして、原則としては地方出先機關の整備とか或いは行政整理というやうな問題は、どうしても今後の日本の現状において必至の條件だという前提の下におきまして、いろいろ閣議でも検討いたしましたのであります。従いまして一應法律が制定されてすでに機關が設けられることになつております關係上、これを直ちに設定しないということは或る意味の行政官廳の怠慢ということにもなり得るので、一つの條件をつけまして、換言いたしますならば原則として新規採用はしない、現在の職員で配置轉換を行なつて、この只今承認を求むる職業安定所を設置するという趣旨で、これを閣議でも承認することにしたのであります。

最後にこの提案理由の説明の際にも申し上げましたが、文句はちよつとむづかしい文句になつておりますが、その線をはつきりするために、ここにさうり申上げて置いたように、二十四年の三月末日までに氣象觀測所においてこれに相当する人員は漸次減員することにしたしておりますというところは、さうした趣旨で新しくは採用しないという線が、はつきり條件として本機關を設置することになつておるやうな次第であります。

○丹羽五郎君 そうすると十九箇所の公共船員職業安定所を設けるために、それには人が要するが、その要する人といふものは氣象官署とかさういふ方面において人を減員して、それに配置轉換といふことですか、まあ結論は振替えるといふことによつて、人は殖えることではないといふわけなのですか。

○國務大臣(小澤佐重吉君) そりです。

○丹羽五郎君 分りました。

○委員長(板谷順助君) 小泉さんどうです。船員職業安定の法案について何かお尋ねありませんか。

○小泉秀吉君 私よそへ行つておりますので読んでおりません。

○委員長(板谷順助君) それではこれはまだ上りませんから、明日でもよくお調べになつたら……。それでは私がお調べに關連しまして運輸大臣にお尋ねしたい。ということは、先般來この委員會においてしばしば問題となりました船舶の運賃還元につきまして、切替費用として二十三億はどしどし要する。それから又運賃の赤字補填として差當つて三十八億という問題がどういふふうに見通しがついておるのか。先程ラジオの放送によれば運賃の費用二十五億といふことを言つておるのではありませんか、一体その内訳がどうなつておるのか、その点についてお尋ねいたします。

○國務大臣(小澤佐重吉君) 実は只今委員長のお示しになつた項目の予定といたしまして、運輸省といたしましては、大藏省に六十一億何がしかの金額を要求しておつたのであります。これが大藏省におきまして査定されると同時に、關係方面との了解等の關係があ

りまして、只今委員長のお話のように今日提出される予算には二十五億しか計上されておられません。二十五億の中に今の六十一億の内容が一應全部入つておるといふやうなことになるのであります。これは現実の面におきましては、この二十五億で足りないといふことは或る意味において閣議でも了承されておるのではありません。併しこの予算がその議論をする暇もなく、昨晩六時からの臨時閣議で最後の決定を見ましたものでありますので、今後この問題については相当検討をするという了解を得まして、一應二十五億を承認いたしましたやうな次第であります。が、勿論今日提案になります予算は、いわゆる俗にいうブル・ビクチャーでありまして、一應三月までの追加予算一本という形になつておるのでありますから、ここで更に第二の補正予算が出るというところは、申上げることができませんけれども、適當な措置を講じまして全部とは行かんまでも、この切替に要する費用の捻出の方法を考慮する考えであります。ただこの議論は十分私ども分つておりましたけれども、只今申し上げました通り、急に本予算を提案しなければならぬやうな情勢に置かれたので、一應先程申上げました了解の下に二十五億を認めたとやうな次第であります。

○委員長(板谷順助君) 折角關係方面の指示によつて民營還元が第一歩を踏み出したのでありますから、先般來大臣がここで述べられましたやうに、こ

の切替の費用というものがこれに伴わなければ、従つて民営還元は自然遅れるということですが、これに對してできるだけ善処するというような意味のお話でありますけれども、これは今後に残された問題でありまして、従つて今申上げた切替費用は、これは是非共どうしても何らかの方法において支出して貰わなければ、到底民営還元ということはできないという重大な關係が起ることになりますが、大臣はそれについて確信をお持ちになつておられますか。

○國務大臣(小澤佐重吉) 前回申上げたかも知れませんが、このいわゆる切替という問題につきましては、私の所屬する民主自由党の大きな狙いの線でありまして、その政党的公報を實現するという趣旨におきまして、亦將來の日本海運再建という点から申しまして、勿論重大なる一つの大きな段階であると思つております。従つて私共はこの二十五億でこれが全部でできないことも了承いたしてありますし、而も十二月一日頃切替を実施しようという考えが自然にずれたような状況もありますので、今委員長のお話のような点につきましては、極力この切替が一月も早く實現せられるように予算化する措置を講じている考えであります。

○委員長(板谷順助君) この点については大臣の善処を待ちますが、次に伺いたいことは海運組合の爭議問題であります。新聞の傳うところによれば、いよいよ本朝を期して四十八時間のストライキに入るといふことですが、その後の経過はどうなつてお

りますか。その点を一つ伺つて置きたいと思ひます。

○國務大臣(小澤佐重吉) すでに中間報告申上げた通り、二十五日にストライキの宣言が私の手に入りましたので急遽対策を協議いたしました。十二月分の補助金五億圓の中から便宜約三億圓ばかりの金を繰上げ支拂いまして、やがて追加予算の措置を講じました場合にそれを埋めようということを閣議で了解を得まして、早速これを關係方面に連絡されましたが、その問題が甚だ遺憾ながら未だ了解を得るに至りませんので、そこで丁度昨日だと存じておりますが、最後に自分たちが何とかしてすでに約束であるところの三割の手当をやらうという考えで、只今申上げたような具体的な措置を講じましたことを報告すると同時に、必ずこの國會が假に解散になつても、來月の十日までは確信を以て予算化することができると自分は信ずるから、僅か十日間のことであるから誠に現在の状態ではお氣の毒だけれども、ここで私の顔に免じてストライキに入ることを中心して貰えないかという懇請をいたしましたのであります。代表者は大変興奮してござりますが、むしろ私の願ひを聞くところではなく私を屈倒するような情勢でありましたので、これ以上言つてもとても自分の眞意が了解されないものと考えまして、止むを得ず今日ストに入つたような状態でありますが、ここに予算が今日三時までには大体國會に提案することになつております。これが提案されましますと、先程お話になつた二十五億にその金が入つておりますので、この予算案が通過いたしますれば、

ば、直ちに支給ができるという新らしい情勢になつて参りますので、恐らくはこの予算が上提されたことを契機に何らかの緩和する方法が講ぜられるべきではないか、こういうふうな考へております。一方退職手当の問題につきましても大蔵省とも了解がありまして、大体公大妥当な線についての交渉に對し、提案をするだけの準備を整えておりますので、恐らくはこの三割の問題さへ支拂えば、ストライキは止まると同時に、只今の退職手当の問題は別途の交渉で話が進むのではないかと、こ

ういふ見通しをつけておりますし、先程申上げたことがいよいよ予算になつて國會に提案されたという一つの新しい事実によつて交渉したならば、何とか円満な解決がつくのではないかと、以上のように考へております。

○小澤秀吉君 私今委員長の御質問と同じようなことを伺おうと思つておりましたが、それによつと関連して今の大體のお話を伺いますと、本日提案される予算が議會に出さへすれば結局その金は自由に使えるようになるから、それでストライキは早急に止まるだろうというお見込であるというように伺ひましたが、そう心得てよろしうございませうか。

○國務大臣(小澤佐重吉) それとは少し違ひまして、私の申上げたことはつまりストライキに入つたということはあるの、然し案を少しも予算化しない、ただ暫く待つて呉れ、待つて呉れというのを待ち切れなくてストライキに入つたのでありますから、今度一歩進みまして、予算化されて國會で審議されるということになれば、大體審

りますから、そういうことによつてストライキを開始する當時よりは一歩前進した形になる。つまり予算に計上されたものが、正式に國會に提案されたということになりますれば、向うは遅いということ、遅いのは政府に誠意がないから遅いのだという理由でストライキに入つたのでありますから、正式に予算が國會に提案されたということによつて先の見通しが、一つの確実性を帯びて來ますから、確実性を帯びたことを契機に、更に交渉しましたならば、或る意味の妥結点に近づくのではないかと、こ

ういふふうな意味で、計上されたものが、直ちに國會に出されたから中止されるというのでなく、又金が支拂されるという意味でないのではありません。やはり予算が通過しないうちは交渉はできませんけれども、確実性があるという一つの進んだ段階において、見通しの下において交渉したならば何とかなるのではないかと、こ

ういふ意味であります。

○丹羽五郎君 今大臣の説明で組合からいふ／＼の折衝があつたが、決裂の直前において交渉すべき人が非常な興奮状態にあつたからそれを一時退けて、それがためにストライキに入つたというふうな話とお話があつたのですが、恐らく組合としてはこれは長い間の問題であつて、非常に忍ぶところを忍び、耐えるところを耐えて今日まで來ておつたのであるから、多少の交渉過程において興奮状態にあるようなことはこれは万々止むを得ない、か

ように考へておられるのですが、もう少し政府の方でそれに対して、而も苦勞人の運輸大臣は、もう少し寛大な氣分で、大きな包容する氣分で、その問題を何

とか最後の線を善処でき得なかつたか、その点を一つ伺ひたいと思ひます。

○國務大臣(小澤佐重吉) これは丹羽さんすでに御承知の通りストライキに本日入るといふことは、二十五日に宣言が出來まして指令が発せられてあるもので、従つてもう二十五日に宣言された以上は、私の方と労働団体とは交渉過程に入るものではないのであります。併しながら私の方で一歩進んで、この二十八日と宣言されたストライキを何とか止めようという考へで、私の方からいふ／＼努力して來まして、その努力の結果が或る程度具体化を帯びて來ましたから、何とか明日のストライキに入るのをよして呉れないかというこであつて、向うから何とか会見をしてくれと求められたのではないのであります。とにかく聞いてくれるかどうか分らないが、なんとか最後の頼みをして見ようというので、私自身も應じないということは予想をつけておつた。つけておつたのでありますけれども、自分のできるだけの最後の手を打つて見ようと思ひましたので、昨日おつたことは、全然その程度じや問題にならん、十日で引受けるというふうなことでは我々は待つておれんというのでありますから、取り着く島がないというふうな状態が罷業に入つたのであります。この意味は、自分としては万全を盡したつもりでおりますが、先方でも受入れる余地がないといふような返事でありまして、而もその交渉によつて今日ストライキに入つたのではなくして、二十五日に指令を発し宣言した通りの予定の行動でありま

したけれども、もう一度考え直してくれないかという私からの希望によつて面会をして貰つた。そういう事情で、全然見送はないと思ひましたけれども、責任者である大臣は最後まで諦めずにやるのが適当だといふので、昨日お目にかつた次第ですが、お目にかつた際も私の方では非常に頭を下げて、こういう事情だから或る程度、十日間だけの問題だからといふので、熱心に懇請をいたしましたけれども、これに應じないのみか今までの政府のやり方を非常な勢であれておりますから、もうこれ以上何を言つても仕方がないと思ひまして一應打切つたやうな次第であります。

○内村清次君 先般運輸大臣がこの委員会では日本國有鐵道法案の提案理由を説明されましたときに、私大臣に特に一言聞いたわけですが、その問題は、今回マ書簡の中に、現在の國鉄の組織を公共企業体の方に組織をし而もそれをやつた後、公共性に立脚をしてそして能率的な運営をやるというやうな、これは法案の目的にもあります通りであつて、この能率的な運営を遂行するには、やはり現在の六十萬の従業員の能率的な働きが特に必要である。そのためにはこの法案の全貌が分つたならば内示をして、そして而も又この法案の中には、相当職員の任免につきましても、或いは又労働條件についても規定してあるからして、やはり一應は内示をされたかどうかといふことをお伺ひしたところ、大体的にはしておらないけれども内示をし、同時にこの法案を出したならば組合自体も受入れるであらうというやうな御発言があつたと記憶いたしております。とこ

ろが先達この法案の重大性に鑑みまして各公述人を召喚したときにおいて、労組の加藤委員長はこの法案について内示もなければ相談もない、そしてこれはもう突如としてこの國會に提出されたのだ、こういうやうな証言をやつております。これは一体どちらが本当ですか。この点につきまして大臣に、今日は速記もありませんことですか、確実な御答弁をお願いいたした

○國務大臣(小澤佐重吉君) 前回の内村委員の御質問の際に、組合に内示をいたすという答弁は私はしないつもりであります。又現実に内示はしてないものでありますから、組合に対して正式なものではないのだから、してあるというところは答弁するわけはないと思ふのでありますけれども、それはあとで速記を調べて頂くことにいたしまして、内示はしませんでしたが、た

だこの間に或る組合の幹部に個人的にこういう法案があるという程度の話をしたことはあるけれども、正式な機関に對しまして、管理者から正式な内示をして了解を求めたことではないといふことは、この前にお答した通りであります。若し前回は内示といふやうなことを私が答えてあるとすれば、全くそれは誤謬でありますから、訂正いたします。

○内村清次君 そうであるといふしましたならば、こういうやうな重大な法案について而も又組合組織が拡大されてもおらないといふやうなときにおいて、組合尊重の意味からいたしまして、組合尊重の趣意が互ひのうちに働く人たちが一体になつて、能率の向上を図らなければならぬが、これを

見せてそして勿論組合の承諾を得るという程度のこととは、この案の緊急性といふこともあるとは思ひますが、一体内示ぐらゐのことはするのには當然と思ひますが、大臣はどう考えますか。

○國務大臣(小澤佐重吉君) 内示といふ意味はどういう意味になりますか、ちよつと問題であります。内示といふことは諸問的な意味といふことにならうかといふことによつていろいろ問題が起つて来ますが、実はこういう法案が出たのだが、諸君も気が付いたところがあつたら説明でもして呉れたい程度で結構だと思ひますけれども、そうではなくていろいろものを諸問にかけるということでありまして、これは運輸省としての最後の意見がようやく提案前に決つたやうな次第であります。而もそれ以上遷延を許さないといふ客観情勢でありましたので、これは提案理由のときにも説明申上げたやうに、そういうものではなかつたのであります。仮に私が今話するやうな、内示といふことは軽い氣持であつて、今度こういう法案を出す若し氣の付いた点があつたら参考までに開かして呉れといふやうな程度の軽い意味であるならば、これは差支ないと思ひますけれども、若しこういう法案を出す若し、君たちの正式の會議にかければ、これはその決定に或る程度の拘束を受けるか、或いはそれに従わないといふことによつて逆に問題が起る虞れもありますので、そういう深い意味でありますならば、内示することとが必ずしも適當であるかどうかといふことについては疑問があると思ひます。前段申上げた通りに即ち軽い意味

で実はこういう法案が管理者間で成り立つた、これは一應このままで國會に出すが、諸君も大きな関心を持たなければならぬ法案であるから一應目を通して、若し又参考までに知らせるところがあるならば注意して呉れといふやうな軽い意味ならば、敢て私は反対する意味はないのじやないか、その程度のものであればよろしいのじやないかと思つております。併しそれは一般の場合でありまして、この法案を出すといふことは今申上げたやうな事情で、そういうことをする暇さえなかつたといふことを一應御了解をお願いしたいと思います。

○内村清次君 この前の委員会でした、七月ダイヤ改正の問題についてあなたのお出でを待つておつたが、お出でがなかつたのでそれは保留してあります。今日は又この法案がありまして、それからその点は質問いたしません。ただ例の文書を以て報告して貰いたいといふことを約束してあるはずですが、この文書答弁はいままでお出しになりませんが、この点明瞭にして頂きたいと思ひます。

○國務大臣(小澤佐重吉君) 私はすでに出してあるものと考へておりましたけれども、若し出してないとすれば明日にでも早速出すことにいたします。

○委員長(板谷順助君) それでは國鉄法案の逐條審議について大体御説明をお願いいたします。

○政府委員(加賀山之雄君) それでは時間の關係もございしますので、できるだけ能率よく御説明申し上げます。

第一條は目的となつておりますが、これはここに書いてある通りでございます。現在國有鐵道事業特別會計をもつて經營している鐵道事業その他一切の事業を經營し、能率的な運営により、これを發展せしめ、もつて公共の福祉を増進することを目的として、ここに日本國有鐵道を設立する。といふことに相成つております。又この中で能率的な運営によりこれを發展せしめるといふところは、重要なことに相成るやうかと考へるのであります。

次に「日本國有鐵道は、公法上の法人とする。特に公法上の法人たる性格を持たせて、いわゆる現在行政機關として、運輸省の中の鐵道總局として行なつております業務を、獨立した公法上の法人に經營せしめる。で、名前はここに書いてございしますやうに、日本國有鐵道という法人になる。この法人は民法又は商法の商會社その他の社團に關する規定に定める商會社でないことを、第二條ではつきりしてゐるのであります。

三條は業務、これは現在やつております業務をそのまま一切でございしますやうにここで並べて規定してある。

それから五條、特にこの獨立した法人によつて經營せしめるといふ關係上、資本を明確にしなればならぬわけでありまして、資本につきましてはいろいろ評價の問題等もあり、御承知のやうな現在のやうな非常に沢山の繰越損失を持つておる状態では、これを明らかにすることは非常に困難があるわけでありまして、現在の經濟情勢下ではこの際あつて評價替をして、具體的な價額を書くことも適當ではないのではないかとこのやうな、別に法律で定めるところにより、といふことといたしまして、ただ二十四年三月三十一日、本年度末における特別會計

の「資産の価額に相当する額」ということだけ明らかにしたわけでありまして。そうしてそれは全額が政府の出資であるということも第五條で規定いたしておる次第であります。

それから六條は非課税のことでございます。國税を一切課税しない。ただ地方税につきましてここに列記してあります。ような税は、従来の例により又地方の財源等も考慮いたしましてそれは免除しない。かようにいたしました次第であります。

以上總則としてはこうした次第でありまして、これは名前がどうである、或いはもつと第一條に自主的に運営されるというように明かにしななければいかんとか、いろ／＼問題があるかと存じますが、本法におきましては、名前につきましては従来の公社とか公團とかいうことを取りません。いわゆるカナダイアン・ナショナル・レイウエイというような、外國の眞似をするのが能ではありませんが、特に公社、公團ということを以て、日本國有の方針であるということの名称といたした次第であります。

○小野哲君 ちよつと委員長に伺いますが、一應全部の説明を聞きまして上で質問をいたしますか。

○委員長(板谷順助君) 便宜上各章ごとに気が付いたところを質問した方がよいと思います。

○丹羽五郎君 それでは第一條の「能率的な運営」ということは一体どういうことを意味しておるのですか。その点を一つ御説明を願います。

○政府委員(加賀山之雄君) 非能率の

逆でございます。能率よく経営するということでありまして。(笑聲)
○丹羽五郎君 今更政府委員から非能率というものと能率というように御説明を受けるのもなんでも、もう少し何か特に運営上のお考えがあることと思ひますけれども……

○政府委員(加賀山之雄君) 我々のこの關係にいたしましては、現在においてすでに能率的に運営しなければならぬということは、單に公法上の法人にたとへるとは問はず、必要なことではなからうかと考えるのでございまして、いふ／＼の制度的にもこの能率非能率は相當關係がある。例えばまあ會計上の問題等におきましては、特に制度如何によつては非常に能率に影響する点があるかと考えるのであります。そういう制度方面からする能率と、それからもう一つは、やはり従事員の心構えの方から来る能率もあろうかと考えるのであります。この両方を第一條に特に我々の關係として明らかにしたと申上げる次第であります。

従つて勿論能率的というようなことは、いらないでも分つたこととございまして、特に公法上の法人がございまして、その点を明確にいたしまして、今後この機關に従事する委員会なり或いは役員職員が、大切な命題として行かなければならぬといった、つまり内部的な意圖をも私はこの中に含まれておると考へるのであります。以上両方含めて「能率的な運営により」ということになつた次第であります。

○丹羽五郎君 そうすると、これを結論的にいうと輸送力の増強ということが第一の主眼になつておるのですか、その点を……

○政府委員(加賀山之雄君) 輸送力の増強は最もその大なるものであろうかと考へるのでございしますが、必ずしもそれのみでなく更にございまして「もつて公共の福祉を増進する」とございしますので、これは先程御決議を煩ひましたサービスの改善、そういうた能率を上げて公共の利益、福祉を増進するということと両方にあるかと考へます。

○丹羽五郎君 第一條の中には結局コーポレーションという意味がどこにも現れていないのですが、結局政府はそういうことは別に目的の中には一つも入らずにお考えになつたのですか、その点を一つお尋ねしたいと思ひます。

○政府委員(加賀山之雄君) 今仰せになりましたことは、多分自主性とか自由性について言われておるのじやないかと考へるのでございまして、私共といたしましては、と申しますよりは、むしろこのパブリック・コーポレーションというものを作る以上は、その重要な目的として必ずいわれる自主性、それから獨立採算制といったようなものが特に問題にされなければならぬと考へられるわけとございしますが、これらの点につきましては、この三十六條にいつておりますように、先程ちよつと申しましたいゆる能率を上げるために必要な制度の整備もこの中では十分入つておると思われせんので、これらの法律が制定施行されることを前提といたしまして、従いましてこの法人の重要な目的が、更に今後においてこれに従事するものの努力によりまして達せられるということを前提として、この法律ができておりますので、その点は第一條の中には明確に今

丹羽さんの言われた点は出ておりません次第であります。併しそれは出てないから今後やらないということじやなくて、今後における今申しましたような重要な問題が残つておるといふように御承知願ひいたします。

○丹羽五郎君 そうしますと第一條のこの目的というところは獨立採算制の確立ということになつて来るのであります。今三十六條の点をお話になつたが、そうすると今度は會計法規の改正ということが目的になつておるのであります。獨立採算制の確立をしておるという点においてこの三十六條の會計法規の改正がこの主たる目的であるのか……

○政府委員(加賀山之雄君) 三十六條に載つておりますのは、勿論獨立採算制の問題との關係があらうかと考へますが、ただ獨立採算制を達成するのには都合のよいように、又能率を上げて運営するのにも都合のよいようにする法制的整備がございまして、必ずしも獨立採算制だけが目的ではないかと考へられ上げられないのではないかと考へられるわけとございします。いゆる獨立採算制そのものは、ただ法律上だけの問題ではなくして、これはまあ少し議論がましくなるかも知れませんが、下部に経済的事由等があるのじやないかと考へるのであります。法律だけではなからず、獨立採算制を達成するようにはできないのではないかと、経済事情というものが余程重要な要素として考へられなければならないのじやないかというふうにお考へるわけでありまして、勿論今の間に對しましては、この三十六條によりまして獨立採算に向う

のに非常に都合がよいと申しますが、に適するようにこの會計法規その他が整備されるということに期待しておるのであります。

○丹羽五郎君 三十六條の條文によつてこれを目的の方に進めて行きますと、これで獨立採算制がとれ得るのである。私は三十六條のような、いろいろに手を振り足も振りして、そうして動けん体にして置いて獨立採算制をとれというようなことは、これは成り立つのですかどうですか、ちよつとお尋ねしたい。

○政府委員(加賀山之雄君) 先程申し上げましたようにこの三十六條の法律だけではでき得ないと思つてあります。三十六條にあるように鉄道事業の高能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まして、私は最前申しましたような事由によりまして、經濟上の事由等が非常に強く働きまして、獨立採算制ということに困難であるといふふうにお考へるものでございしますけれども、本法に規定するところでは獨立採算制に向うというところは殆んど見込がない、法律だけから見まして見込がないと申し上げなければならぬと存する次第であります。

○小野哲君 今丹羽委員から御質問がありました第一條の問題であります。これと関連して公共企業体労働關係法案のやはり第一條を考へなければならぬと思ひますが、この日本國有鉄道法案の主たる狙ひは能率的な運営ということになつておりまして、又公共企業体労働關係法案の一條の主たる目的は「公共企業体の正常なる運営を最大限に確保し」云々となつておりまして、

これが主たる目的になつておるようであります。従つて公共企業体の運営をやつて行きます場合の主眼は、能率的な運営とそれから正常なる運営を最大限に確保するという、この二つの法律案を合せて見て、初めてその目的が明らかになるのではないかと併しながら一面先程政府委員から御説明がありましてはもう一つ重大な問題がある。即ちこれは自主性ということでありまして、従つてこの二つの法律案を組合せて公共企業体の運営の目的が或る程度達成し得るが、併し経営面におきましてはどうしても自主的な原則が十分に取入れられなければならない、公共企業体の本質から考えて十全な運営をするには私は困難だと考えます。従つてこの法律案を二つ合せても尚且つ十分でありまして、第一條において少くとも能率的な運営の外に、更に國有鐵道の自主性を認める。こういう意味でこの觀念を十分に織込むことが必要であると考えますが、この点について繰返し質問するようでありますが、政府委員の御所見を伺います。

○政府委員(加賀山之雄君) これは誠に私は大切なことだと考えるわけでありますが、ただ本法の内容がそれに合致をいたしておりませんので、ここだけ自主性を入れましても、看板倒れになる虞れが多分にあるやせんかと思うので、従いまして自主的なというやうな字句を入れます上には、この第二章以下の規定におきまして、私はそれぞれそれに合うやうな修正が必要になつて参るのではないかと、かように考えます。

○小野哲君 只今の政府委員の御所見

も亦私同感であります。この第一條に自主的な運営という字句を挿入することによつて十分と思つておられないので、従つて以下の各章にありまする部分で、その自主性を表現しておるやうな内容を持つておられなければならない。この点については尙後刻各章に亘つていろいろの質疑の際に申し上げたいと思ひます。従つて政府におかれましてこの第一條の目的の中に自主性を取入れ、尚且つその実体的の方面においてその内容を織込むことになるならば、この法律案としては十分に行き得ると思ひます。特に第三十六條の公共企業体の会計を規律する法律というものが、今後制定されます場合において、先程いろいろ論議されました問題を十分に取入れるならば、一層看板倒れにはならないと思ひます。こういうやうな想像を持つておられるように私は了解するわけでありまして。

で第一條の問題は一應後の各章の問題にも跨がっておりますので、この辺にしておきまして、もう一つ御伺ひしたいことは、國有鐵道は現在いろいろの關連のある事業に投資をされておると思ひますが、どういふふうになつておりますか、先ずこの点を伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(加賀山之雄君) 現在までのところは特別の法律によりまして設立されましたところの、いわゆる從來國策会社とされておりましたものに対して投資をしておつたのが例でございまして、具体的にいへば交通國策、日本通運株式會社というものがその例に挙げられるかと考えられるわけでありまして。

○小野哲君 現在でもそういうふうな

投資があるんであります。が今回のこの法律案によりましてというと、第三條の業務のところにおいては投資の点が掲げられておらないので、従つて日本國有鐵道としては投資ができない。こういうことになるんではないかと思ひますが御意見は如何がですか。

○政府委員(加賀山之雄君) それはまだ大藏省や關係方面とも十分話合がついておりませんけれども、私たちの今の考えといたしましては、この四月一日までに關係法令で整備しなければならぬものが非常に沢山ありますので、従つて次の國會でこの法律の施行に伴ひ沢山の法律を修正しなければならぬと思ひます。ごいふことが、その中で日本通運株式會社法、帝都高速度交通電氣鐵道の出資に關することを規定してあります部分で修正をいたしまして、日本國有鐵道の出資というふうに直した。こういうふうになつておるわけでありまして。これに關しましては國內的國外的の手續はまだ済んでおりません。

○小野哲君 若しそういうふうな御意図があるとするならば、むしろこの際第三條において日本國有鐵道がその關連事業に投資できる途を講じておく必要があるんではないかと。それが一つであります。もう一つこれに關連いたしまして、この法律が施行される場合におきましては附則によつて國有鐵道特別会計の資産の問題であるとか、或いは又國有鐵道設立の手續、財産及び從業員に關する点等がここに掲げられておるんであります。將來尙關連事業に投資する必要があるとするならば、附則によつて一應の資産の引継ぎ

はできるものであります。よろしくけれども、日本國有鐵道の固有の権能として投資する途は開かれておらないので、今後投資ができない、こういうふうな解釈はいたがでしようか。

○政府委員(荒木茂久二君) その点については法律上のままであります。投資をする権能がないかどうかということに關しては疑問がございしますが、恐らく困難ではなからうかと思ひます。従つてこの第三條に將來の投資のことに關しまして規定いたしましたというふうな考を持つておりましたけれども、いろいろの折衝をいたしました。が、この法案を急いで提出するということに關し、遺憾ながらその点までの十分の話し合がつかぬので、その規定が欠けてゐるわけでございます。

○小野哲君 政府當局の御答弁によりまして、將來も關連事業に對する投資の必要は認めてゐるということ、それから第三條に投資に關する事項が掲げられなかつたということとは時間的の制約があつただけであつて、特に理由は無いのだということ、こういうふうな理解して差支ございせんか。

○政府委員(加賀山之雄君) その外にもう一つ關係の向との了解が十分に得られなかつた。まあ時間的な制約の外に賛成を得られなかつた面もあつたというやうに御承知をお願いしたいと思います。

○小野哲君 話が少し具体的になるのでどうかと思ひますが、先ず速記のある程度の御答弁で結構であります。關係の向の御了解が得られなかつたという点についての理由はどこにあるの

でしようか。差支ない限り伺ひたいと思ひます。

○政府委員(加賀山之雄君) 折衝いたしました範圍におきましては非常に深い理由があつたとは実は考えられませんが、やはり先程言われました時間的制約の中に入つて来るかも知れませんが、余りつべこべ言つてゐると暇がかかるというこゝろであつたかも知れません。余り深いこれに反對の根拠があるとは思ひません。ということでありまして。

○小野哲君 本章については大体私は終ります。

○委員長(板谷順助君) 第一章については外に御質問ありませんか。

○飯田精太郎君 一つ二つ伺ひたい。日本國有鐵道は「鐵道事業及びその附帶事業の經營」と書いてあります。が、今までは國有鐵道は國の幹線をやるといふやうに縛られておつたやうです。今度これだけになるとその枠がとれて廣くなることになりませんか。

○政府委員(荒木茂久二君) これも先程法令の整備のところでも申し上げたときにちよつと触れたのであります。現在御承知のやうに鐵道國有法というものがございます。鐵道ハ總テ國ノ所有トス但シ一地方ノ交通ヲ目的トスル鐵道ハ此ノ限ニ在ラス」と鐵道國有を制限してゐる法律があるのであります。この法律を如何に直すか、これもどうせ四月一日までにこの法律が施行されるならば直さなければならぬのであります。その際に次の國會に出しましてこの法律を改正しなければならぬと思ひますが、その点についても内外の關係が済んでおりま

せんが、運輸省の我々として考えてお
りますところは、大体従来のように一
地方の交通を目的とする以外のものは
この日本國有鐵道法によつていたした
い、こういうふうな考えております。

○飯田精太郎君 結局第一の鐵道事業
というものはそういう範圍ということ
になるのであります。

○政府委員(荒木茂久二君) 従来の國
有鐵道がやつていた範圍のものをその
まま踏襲いたします。

○飯田精太郎君 次に第五條に資本金
ということが書いてあるのですが、こ
れも普通株式会社の資本金とは大部違
うように思うが、株式会社がたいてい
と資本金と資産は全然別に出資する
が、ここに資産を資本金として出資す
るということになりますと、この資本金
というものの増資とか減資というこ
とが何かできるみたいですが、或いは
今までの特別會計法によつてやつてお
つた資産のように、この資本金が年々
ひとりで増減して行くような形にな
るんですか。

○政府委員(荒木茂久二君) これはパ
ブリック・コーポレーションでござい
まして、一般の会社と資本金の性質を
異にすると思ひます。ここで規定して
おりますのは、一應國と別になりまし
た法人格を持ちますので、従つてその
人格としての資本金というものがなけ
れば、従来の觀念に合はんじやなかる
うかと、こういうことで一應規定して
あるわけでございます。その重要な
意味を持つ規定ではないと思ひます。
○飯田精太郎君 國の事業とすること
から免税するということは考えられる
のですが、どうも民間事業を相当圧迫
する面が多いというふうにも考えられ
る。鐵道の運賃なんか基準になつて

民間の運賃も決まるということから考え
ますと、どうもこの課税を免除されて
おるといふ形で今後ずつとやつて行く
というところは、どうも合理的でないよ
うな感じがするが、これはまあこの次
の段階ですからもう少しお考え願いた
いと思ひます。私の質問はそれだけだ
す。

○政府委員(加賀山之雄君) 差当りと
いたしましてはこの公法上の法人とい
うことになりまして、如何にも一つの
会社のような恰好になるわけでありま
すが、併しこの法律の中に現れました
思想は、飽くまでもやはり余程政府の
一つの機關に近い性格を持つておる。
現状をいたしましては、勿論これとい
うのが將來についてはどうかという尋
ねと思ひますが、將來につ
きましてこの法人が行う業務は飽く
までも國家公共の利益、國民の福祉と
いうことが主になつて来て、余程公共
性の強いものでなければならぬと考
えております。従ひまして、そういう
性質から見まして、この課税の免除と
公共的でない／＼今後必要であるとい
ふの施設等と、まあ見合はして考える
ことができないのではないかと、いふ
に、私共は考えておるのであります。

○飯田精太郎君 國の事業とすること
から免税するということは考えられる
のですが、どうも民間事業を相当圧迫
する面が多いというふうにも考えられ
る。鐵道の運賃なんか基準になつて

○政府委員(加賀山之雄君) 一應イ
ーギーイングのようでありまして、
課税の關係については現状を大体その
ままやつて行こうという考えから出
しておるのでございまして、そこに理
論的根拠と言われますと、これは非常
に先程飯田さんから御指摘になりまし
たように、むずかしい問題があるうか
と考える次第であります。ただ地方税
につきましては先程ちよつと御説明申
上げましたように、やはり地方の財源
の問題は考えなければならぬのではな
いかというように考えておるのであり
ます。

○政府委員(板谷順助君) よろしうござ
いますか。今資本金のお話が出ました
が、大体あなたの方で算定ができてい
ますね。その貸借対照表のようなも
のをもちましてございましてよろしうか。そう
いうものがありましたらこの委員会に
御提出をお願いしたいと思います。

○政府委員(板谷順助君) 第一は外に
御質問なければ第二章に移ります。
第二章を御説明して頂きます。第二章の監
理委員會は公法上の法人に新しい機關を
設ける規定でございまして、第十條に
おきまして「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。」と謳つてありまして、い
わゆるパブリック・コーポレーション
には大体監理委員會、或いは理事會とい
つたものがトップ・オーガニゼーショ
ンとして置かれて、その意思決定機關
になつておる例もあるわけでありま
す。今度同時にパブリック・コーポレ
ーションにならうとしておりますこと
の日本專賣公社におきましては、こ
ういう制度を採らないで諮問機關に相
成つておるようであります。諮問機關
ではやはりこの民主的經營からいつて
多少弱いところもあるかと考えますの
で、大勢の知識経験がある人々によつ
てこの業務運営なり、會計の実施が監
査されるということ、是非共必要で
はなからうかということ、当初は監
査機關として監査委員會というものを
考えた次第であります。その後いろいろ
の折衝によりまして、監理委員會

の御意見なんです、大藏省として特
別に何か御意見があれば……。

○政府委員(板谷順助君) 第一は外に
御質問なければ第二章に移ります。
第二章を御説明して頂きます。第二章の監
理委員會は公法上の法人に新しい機關を
設ける規定でございまして、第十條に
おきまして「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。」と謳つてありまして、い
わゆるパブリック・コーポレーション
には大体監理委員會、或いは理事會とい
つたものがトップ・オーガニゼーショ
ンとして置かれて、その意思決定機關
になつておる例もあるわけでありま
す。今度同時にパブリック・コーポレ
ーションにならうとしておりますこと
の日本專賣公社におきましては、こ
ういう制度を採らないで諮問機關に相
成つておるようであります。諮問機關
ではやはりこの民主的經營からいつて
多少弱いところもあるかと考えますの
で、大勢の知識経験がある人々によつ
てこの業務運営なり、會計の実施が監
査されるということ、是非共必要で
はなからうかということ、当初は監
査機關として監査委員會というものを
考えた次第であります。その後いろいろ
の折衝によりまして、監理委員會

○政府委員(板谷順助君) よろしうござ
いますか。今資本金のお話が出ました
が、大体あなたの方で算定ができてい
ますね。その貸借対照表のようなも
のをもちましてございましてよろしうか。そう
いうものがありましたらこの委員会に
御提出をお願いしたいと思います。

○政府委員(板谷順助君) 第一は外に
御質問なければ第二章に移ります。
第二章を御説明して頂きます。第二章の監
理委員會は公法上の法人に新しい機關を
設ける規定でございまして、第十條に
おきまして「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。」と謳つてありまして、い
わゆるパブリック・コーポレーション
には大体監理委員會、或いは理事會とい
つたものがトップ・オーガニゼーショ
ンとして置かれて、その意思決定機關
になつておる例もあるわけでありま
す。今度同時にパブリック・コーポレ
ーションにならうとしておりますこと
の日本專賣公社におきましては、こ
ういう制度を採らないで諮問機關に相
成つておるようであります。諮問機關
ではやはりこの民主的經營からいつて
多少弱いところもあるかと考えますの
で、大勢の知識経験がある人々によつ
てこの業務運営なり、會計の実施が監
査されるということ、是非共必要で
はなからうかということ、当初は監
査機關として監査委員會というものを
考えた次第であります。その後いろいろ
の折衝によりまして、監理委員會

が、この業務運営を指導統制する権限を有するということになりまして、いわゆるトップ・オーガニゼーションとして総裁の行う業務の運営を指導統制するというものになったわけであり、従いまして総裁は後程出て参りますように、日本國有鐵道を代表し業務を総理するわけでありまして、これが意思を決定し執行力を持つ責任者になるわけでありまして、その総裁の意思が決定されるにつぎまして重要な案件でありますれば、後程規定しております監督委員会の議決によりまして総裁の意思を左右するというのが可能であり、又監督委員会はそういう責任を有することになるわけでありまして、

十一條はその構成であります、六人のうち五人は別に規定するところによつて選任される、一人は職務上当然就任する特別委員になる、これは総裁が当然職務上就任するところの恰好になるわけでありまして、

次の十二條におきまして「委員は、運輸業、工業、商業又は金融業について、廣い経験と知識を有する年齢三十五年以上の者のうちから、両議院の同意を得て、内閣が任命する。監督委員になる人はこれらの運輸、工業、商業、金融業、この業務について廣い経験と知識を有するというのが一つの條件になり、年齢はその知識、経験について、非常に常識も円満になり経験も豊富であるということに対して、三十五年以上と規定しておるわけであり、その任命としては内閣がこれに當るわけであり、特に民主的に運営される、特に國民の重要な施設を預かつて全國民のために経営されなければならぬものであるから、監督委員の

任命には特に両議院の同意を得なければならぬ。ただ参議院が同意しない場合には、この第二項によりまして、衆議院の同意を以て両議院の同意といふことに、憲法の第六十七條の場合と同様にいたしておる次第であります。それから第三項は欠格の條項を決めておる、特にその第四号におきまして政黨の役員を除く外しておりますことは、政黨派から超越して日本國有鐵道の運営を行うのが適當であるという考え方からいたしておる次第であります。

それから第十三條はその任期でございますが、これもいろいろ長短はあろうかと存するのでありますが、本法におきましては五年、ただこの第三項にいうようなことを避けなければならぬ。これは運営が継続的に指導統制されるというのを狙うこと、それからもう一つは先程申しましたやうな時の内閣如何によつて、委員が全部更替してしまふという、この両方避けなければならぬというやうなことから、一年、二年、三年、四年、五年というふうな任期をずらしておるのであります。

それから第十四條は罷免の規定でございます、これら規定するやうな場合にはいつまでも委員にして置くわけには行かない、これを罷免することが出来る。但し任命の場合と同じやうに、両議院の同意を得なければならぬといふやうにいたしておるわけであり、

委員には、これらの経験者のうち特にどうしてもその職から離れられないといふやうな場合もあるかと思ひます。併し委員としては是非とも立派な人になつて貰ふなければならぬといふた両方の面がある。従いまして本業を持たれた方が監督委員としての職責を果して頂いた方が人も得易いといふやうな見地から、名譽職といつたしておるのであります。

次に第十六條はその議決方法を規定しておりますが、第十七條におきまして「法令により公務に従事する者とみなす」と申しておりますのは勿論國家公務員法に規定する公務員ではないのであるけれども、刑法でございまして、或いは經濟關係の罰則制度に關する法律等における公務に従事する者として、例えば横領でございまして、公文書偽造でございまして、公務執行妨害といつたやうな條項が適用になるというものを明らかにしておるわけでございます。

○委員長(板谷順助君) 如何でしようか。
○高田寛君 この監督委員会というものの業務の権能というやうなことがどうもはつきりしないやうに思ふのです、この第十條に「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」とただ書いてあるだけで、どうも監督委員会というものを非常に強く働かせるか、余り強く働かせるか、監督委員の仕事を持たせるか、どうもはつきりしないのでその点お伺ひしたいと思ふのですが、これが非常に強いものになると、総裁の自主的活動を相當に掣肘することになるし、又弱いものになると逆に今度は監督官廳である運輸省の

方の監督容喙というものが、相當強くなるのじやないか、いろいろな点が考へられるのですが、大体この監督委員会というものを相當強く働かせるおつもりか、或いは監督委員会がいろいろのつり出で余り強く一々仕事に對して口を余り出さないやうにさせるおつもりか。最初にその点を一つお尋ねしたいと思ひます。

○政府委員(加賀山之雄君) その意圖をいたしましては、我々はここで余りこれを申上げることはむしろ語弊があるやうかと考へるわけでありまして、一にかかつて今後の監督委員なり総裁の間の運営の仕方にあるやうかと考へます、この規定から出て参ります趣旨をいたしましては、非常に立派な方があればこれはワンマン・コントロールも非常によいところもあるかと考へるわけですが、そこに一つの監督委員会という多數の知識、経験を加えて、そうして意思決定をして行く。飽くまでも総裁の自主的な代表権と、それから業務執行に關する意思決定の権限は総裁に持たし、監督委員会はこれをやはりチェックをして行く、それで極く簡単な言葉で言へば、チェック・アンド・バランスの制度をここに実現しようとしておるというふうにお考へ願ひなければならぬかと思ふ。で余り総裁の権限を振返せども弊害がでるし、又総裁の意思決定なり業務運営の執行力を非常に弱めると、これ又非常に弱いものになつてしまふ。両方満足せしめて行くことができないかどうかという問題にならうかと考へるのであります、非常に悪い場合だけを考へなければ、私たちがいたしましては、総裁とこの監督委員会の制度でチェック・ア

ンド・バランスが適當に行われるならば、非常に正常な業務の運営についての方針が立つて業務執行ができるというふうに考へておる次第であります。

○高田寛君 どちらにしましてもこの業務運営を指導統制するといふやうに、非常に漠然とされておるのですが、やはり最小限度これくらいのことには監督委員会に掛けなければならぬとか、そういうやうなことをやはりこれにはつきりして置く方がよいのじやないかというところは考へられるのですが、例えば國有鐵道の運営に關する基本的な方針であるとか、或いは予算、決算であるとか、その外特に重要な事項、これだけは最小限度監督委員会に掛け、掛けなければならぬといふやうなことを規定して置く方がよいではないかと思ふのですが、その点如何でしよう。

○政府委員(加賀山之雄君) 率直に申しますと、当初立案をいたしましたときには、私共さうに考へておつたのでございまして、その後のいろいろの事情によりましてこの十條のやうな規定に相成つた次第であります。従いまして今言われましたやうに、特にその点を明確にするには私は非常に結構ではないかと考へておる次第であります。

○小泉秀吉君 この十條ですが、「責任を有する」とありますが、どこへ持つて行つて責任を負うのですか。

○政府委員(加賀山之雄君) こゝはいわゆる誰に對してといふやうな考へ方でなく、この権限と責任といふのは非常に問題になる言葉でございまして、解釈して言へば、権能と職責といつたやうなふうに、そういう職責を持つ

ておるのだというふうに御解願願えな
いものかと、これは少しむずかしい解
釈かも知れませんが、私共としてはそ
ういうふうに考へておるわけでありま
す。

○小泉秀吉君 そうしますと、後から
出て来る役員との監理委員会との噛
み合せが、責任の上から言うてちよつ
と私には了解できないのですが、この
表現では。

○政府委員(加賀山之雄君) 後の規定
に、總裁が監理委員会に對して責任を
負うということになっておりますので、
總裁は明らかに監理委員会の意に
反したことを行へば監理委員会に對し
て責任を負わなければならないというこ
とは明らかになつておりますが、監理
委員会については、監理委員会だけが
直接責任を負うということにも相成つ
ておらない。従つてこの監理委員会の
この職責は、日本國有鐵道の意思決定
が非常にまずい場合には、結局總裁も
一環となつて國有鐵道全体としての責
任を負わなければならないのではない
か。それはただ意思決定の最後的な
申しますか、意思決定は總裁を通じて
行われる。而も總裁は「その業務を総
理する」ということは、この總理のこ
とが出て参ります役員のところの規定
に、第十九條でございますが「日本國
有鐵道を代表し、その業務を總理す
る。」と言つておるところがありまし
て、そういうふうに考へなければなら
んと存するのでありまして、その点は
結局總裁を通じて日本國有鐵道として
責任を持たなければならぬ。かように
相成るうかと思ひます。

○小泉秀吉君 そうしますと、總裁は
この「日本國有鐵道を代表して、その
業務を總理する。」その總理する總裁
が特別委員として監理委員会におるの
であるから、監理委員会のいわゆる権
限と責任は、結局總裁は監理委員会の
アンダー・コントロールに入るのだと
いうふうに了解し得るのですが、アン
ダー・コントロールでなしに独自にな
るのですか。

○政府委員(加賀山之雄君) 總裁は意
思決定をいたしますが、その際監理委
員会のアンダー・コントロール、つま
り統制下にあると考へなければならん
のです。

○小泉秀吉君 そうですね。

○政府委員(加賀山之雄君) はい。

○内村清次君 最後の政府委員のお言
葉でございますね。大体總裁は監理委
員会の統制下にあるのだということ
で、大体少しいやが強くたつておるよ
うですが、先程來の政府委員のお話を
聴いて見ると、ただバランスそれから
チェックをするだけだということより
話になつて來て、そして總裁は、即
ち企業体の自主性を尊重して行く。總
裁のつまり企業に對するところの自主
性を尊重して行かなければならぬ。
こういうようなお話のようであつた
が、ここに指導と統制をするとなつ
て、指導もして行かなければならぬ。
結局指導というところは、第一條の目的
達成のために大綱を作成し、そして
監理委員会でそれを決定して、而もそ
れは決定するといふときには、總裁に
立合せて、そして總裁の同意を得
た上でそして大綱が決定になる。そ
れがいよいよ總裁の自主的な企業を経
営によつてそれが達成されて行く。そ
れからこれをいよいよ統制をするとき
においては、統制や又統制達成の目的

をそこで検討して行く、即ちチェック
して行くときには結局總裁のやり方に
ついてこの監理委員会がチェックして
行く、或いは又権限を以てその總裁の
仕事に對していろいろな統制をやつて
行く。こういうようなことになつて、
いわゆる相當強い権限をこの監理委員
会といふものが持たなくてはならぬ意
味合いではないか。そのためには結局
第十條においては謳つておるこの責
任を以て行かなくてはならぬというよ
うにこの十條は書いておるのでござい
ますが、大体そういうふうでござい
ますか。

○政府委員(加賀山之雄君) その通り
だと考へるのであります。問題は先
程お話をいたしましたように、いわゆる業
務執行に關するあらゆることをこの監
理委員会で決めるからでないとできな
いかということになると、必ずしもそ
うではなくて、そこで先程監理委員会
でどうしても決まなければならないよう
な大綱は決めて置いた方がよいといふ
ないかという御議論にならうかと考へ
るわけでありまして、相當自由な腕を
振らせようとするのは、總裁に實質
的な執行力を持たして置かなければ、
私はうまく行かないのじやないかとい
うふうに考へるのでその点を申し上げ
て置きたい。問題は運営の方針につ
いて相反しない場合は私はどちらにし
ても、これはうまく行くと思ふのであ
りますが、問題となる場合は、両者の意
思が合致しない場合でございますが、
その場合總裁は監理委員会に對して責
任を負うといふふうに規定してあるわ
けであります。反した場合にはどう
しても總裁はこの監理委員会の言うこ
とを聞かなければならぬということ

は、ここから出て参ると思ふのであり
ます。

○委員長(板谷助助君) 如何ですか、
他に第三章について御質問ございま
せんか。

○前之園喜一郎君 私席を外して
ましたので政府の説明を聞いており
ません。或いは説明のあつた所である
かと思ひますが、そうであればそれで
程速記録で拜見しますから御答弁は
要りませんが、御説明がない所である
らば、簡単に御答弁を願ひたいと思
ひます。

第十條のいわゆる指導と統制とい
うことをもう少しはつきり具体的に教
えて頂きたいと考へます。それから第
一條の委員を五名にせられた理由、そ
れから第十二條の委員を運輸、工業、
商業又は金融業、これら三つの限定
された理由、それから同條の三の二
「禁じ又は懲役に処せられた者」と
ありますが、これは復権した者はどう
いうことになりましかつていふ点、そ
れから第十五條の名譽職にしなければ
ならぬ。

「委員長退席、理事小泉秀吉君委員
長席に著く」

これはこの委員といふものは第十條
によつて非常に廣汎な権限と責任とを
負わされておるのでありますから、こ
れに對してはやはり専門的に仕事で
きるような相當の報酬を與へることが
いふのではないかと考へるわけであ
ります。その点を御説明を願ひたい
と思ひます。

○政府委員(加賀山之雄君) この十條
の指導統制であります。これは業務
運営全般について指導統制すると一應
解釈しなければならぬと思ふのであ
ります。

ります。ただここに先程御意見が
出たわけでありまして、總裁の業
務執行力を非常にチェックしては、却
つて能率を阻害するといふような面
も考へて置かなければならぬので、責
任を明らかにするために、そこに更
に大綱、どういふことについて特に監
理委員会においてやるのかといふこと
はつきりした方がよいのじやないか
という御説も出ておりますから、私共
はいたしまして、それは誠に結構で
ないかといふふうにお答え申し上げ
て置
く次第であります。

次に十一條の五人にいたしましたの
は、これは三人、五人、七人、九人、
いろいろ考へられると思ふのであり
ますが、後程出て参ります名譽職に
關係と、それから極く關係の深いこ
ろからおやり願ひ、余り多過ぎて船
が山に上つてしまつてもいかにとい
う、これは五人でなければいかんとい
うことはいかぬかも知れませんが、最
も適當なところではないかといふふう
に考へて五人とした次第であります。

それから十二條の点は、先程申し上げ
ましたように、監理委員は業務の運
営の指導統制という非常に重要な責任
と権限を持つわけでありまして、こ
れはなか／＼簡単に、非常に立派な人
であつても、この経営についての廣
い経験と知識がないと、而もその知識
経験は他のことよりも、最もここに書
きた業務についての廣い経験知識が
必要なのではないか、かように考へ
て限定をした次第であります。それ
からその第三項第二号、復権をした
者を含んでおらないので、これは復
権しても委員になれないということに
相成つてお

るわけでありまして、これは重要性から見てそうなつておる次第であります。

それから次は十五條名譽職でございますが、監理委員会のこれは性格なり権限と結び付くものと思ふのであります。これは大綱執行機関、意思決定機関ならば、これは名譽職は適當ではないと考えられるわけでありまして、監理委員会の性格を先程から申し上げたのであります。それから見て非常に立派な人が要る、これを多数専任者として得ることはなか／＼現在の事情からして困難があるのではないか、むしろ現在の仕事を活かしながらその知識経験を廣く取入れるということが至當ではないかという考え方から来て名譽職といたしました。

○前之圖一 郎君 この十二條の選定範圍について重ねて伺ひたいいたしますが、労働組合の代表者を入れたらどうかという意見も相當強く言われておるようであります。その点は内村先生から重ねて御質問があると思ひますが、御一緒に御答弁を願つてもよろしくございませう。同條の三の二、いわゆる復権した者もやはりこれに入るのだという御解釈は私は間違つてゐるのじやないかと考えます。一遍禁錮或いは懲役に処せられても復権した者はいづれの方面にでも、これはそういう罪を犯したことのない者と同様に今日では取扱われ、又委員の重要性ということを言われまして、むしろさういふ委員であることは間違ひないのであります。例えば國會議員の中にでもさういふやうな人は相當にいるかも知れません、我々の知つてゐる範圍でも、復権した者が立候補してゐる、或いは

當選してゐるという事実も知つておるのであります。そうした者をこの中に入れられるということは、私は解釈の誤まりじやないかというのを考えます。重なる、重なる一つ答弁願ひたいと思ひます。重要性に鑑みて復権した者もいかなのだというところは非常に私は考え違ひだと思ひますが。

○内村清次君 ようしうございませう。今第十二條のこの監理委員会の委員のいづゆる適用範圍内について前之圖委員の御質問と重複いたしますが、その答弁を同一にするためにちよつと申上げて置きますが、この企業体の性質は、これはやはり企業の中に労働問題、これがもう殆んど大半を占めてゐるやうな状態でありまして、その労働問題を考えずして、企業の整備といふことはこれは絶対にできない、同時に又企業の民主化といひましたも、やはり、この組織關係即ち労働問題に携わつてゐるところの人たちが參画をして、そして企業を民主化して行くし、又労働條件の点につきましても十分意見を聞いて行くといふことが、企業の円滑なる遂行ができるものと、さう存じます。こゝにこの観点からいふ労働組合組織のものも當然含めるべき問題である、今後の企業においてすべてさうあるべきものである、而も又これは他のいわゆる國家事業の例えは石炭國營の問題につきましても、このやうな組織のものが重要な管理委員の中に入つておられます、こゝにさういふ観点からいひましてこれを除いて置くといふことには、どうも變態的だと思ひますが、この点についての政府の答弁も合せて一つお聞きしたいと思ひます。

○政府委員(加賀山之雄君) 先程の十二條の第三項、第二号はいわゆる恩赦、特赦等によつて復権した者はこれは當然入れることに相成つております。それは先程間違つた答弁をいたしました。それから内村さんの御質問ですが、ここに列挙したのは勿論御承知の通り、これはその業種代表という意味で入れておるわけではないのであります。經營にはその經營の才幹、經驗、知識が最も重要なものになる、労働關係といふものはこの今後の經營について主要なものであるといふことは、これはもう當然なことであらうかと考えるわけでありまして、これらの業種について廣く經驗を經營について持つておられる方は當然労働關係においても入れなければならぬ知識經驗者でなからうかと思ひわけでありまして、問題は労働關係についての廣い知識經驗を持つた者も特に専門家として入るべきではないかという御意見があるのは我々もそれは十分考えられることと考えるわけでありまして、先程の御質問の組織でございませう、それぞれの代表者という意味であるならば私はさういふ必要はないものであるといふふうに御了承願ひたいと思ひます。

○内村清次君 そうしますと、第十二條の場合運輸業、工業、商業又は金融業とさう書いてあります。今後の選考範圍内においてこの業以外の者でもいわゆる範圍を廣くしてでも御採用になるというやうな、即ち該當者であるといふことに解していいわけでありませうか。

○政府委員(加賀山之雄君) それ以外としてはこれは制限して書いてございませう。入らないと思ひますが、これは現在においてさういふ表現がございませう、運輸業、工業、商業、金融業の廣い知識経験を有する方ならば現在に他の場所にあつてもいいといふやうに解釈してあります。

○鈴木清一君 そうしますと、大体五人という数字は運輸、工業、商業、金融業といふやうな工合に分けてあるもので、それに委員長を加えて大体五人の数字といふものは考えられるのであります。ところが、範圍が内村さんが言ひましたやうに組合が公務員法やなんかによつて相當經營に参加するといふやうな機会をなくし、又運輸業のごときは經營に労働組合から参加するといふやうな形態を取らなければやつて行けないといふやうな面が多分にあるのであります。それならば公務員法によつてやつてもできないといふことになつて来ておられます。こゝにおいては、内村さんが言つた幾分組織によつて實際的に運営に對して或る程度の組織を持ち又さういふ經驗のある者が運営上から行けばさういふ人たちがより以上必要だと思ふのであります。さういふ意味におきまして、先程長官が言われました五人といふ人数は決定的なものじやないといふやうに思ひます。先程話された四の人数は限定はないのでありますからして……。

きりした権限の下に、はつきりした意識の下にさうしなければならぬといふことは先程五人でも四人でもいいというお言葉がある上にははつきりした確信があつて出したわけではないのでございませう。

○政府委員(加賀山之雄君) 確信といふと語弊がありますが、名譽職としての監理委員会の職務を遂行して行くのには一番適當なところではなからうかと考えておるわけでありまして、ここに列べた四事業は丁度それに當るので、確かにさういふ場合も予想されるかと考えられるわけでありまして、ただ經營といふ問題につきましては、やはり經營技術者といひますが、經營技術といふものを尊重するのが私は最も必要であらう、その中にその労働關係等に対する知識なり、理解といふものが當然この經營技術の中に含まれなければならぬといふことは考えますが、これ程の大きな企業体の經營でございませうが故に、經營技術を最も尊重してその技術者の立派な人を選任するといふ必要があるかと考えます。

○鈴木清一君 今さうでも認められたやうに、經營技術を尊重しなければならぬ、經營はでき得ないといふことになるならば、少くとも經營技術に直接關係が加はし、十分理解を持つておる組合關係から出るといふやうなことに對しては、これは別に差支ないのじやないかと思ひますが、どうですか、如何ですか。さういふやうに考えられますか。

○政府委員(加賀山之雄君) ちよつと伺ひたいのですが、それは当該企業体の労働組合の組織の中からという意味

でございますか。

○鈴木清一君 でき得れば当該企業体の中からなりますが、併し監理委員会は企業体を外れての監理でありますので、監理の性格を持つておりますので、敢て企業体の中からという意味でなくともとれる、労働組合関係の中からという意味でもとれると思ひます。

○政府委員(加賀山之雄君) それはその問題は考えなかつた次第であります。で勿論この監理委員には、先程申しました欠格條項から来て、政府職員というものを除いておるのであります。その組織の中から入るといふことはこれはいけなかつたのであります。

それから繰返して申し上げますが、監理委員会の委員になる資格といたしましては、つまりこれらの最も関係深い業態について廣い経験と知識が必要である、それに対する経営の経験と知識が必要であるという観点から考えましたので、その利益代表と申しますか、その方面の代表的意思をこの中に織込む意思はないということに申上げて置きたいと思ひます。

○丹羽五郎君 この監理委員会のこの業種別についてですが、運輸業、工業、商業、又は金融業ということに限定するということについては、政府としては強い何かこれには信念があつてかように限定されたのですか。

○政府委員(加賀山之雄君) 尤もこのパブリック・コーポレーションの経営から見て、これらの事業が、その経営上、又このパブリック・コーポレーションの事業との関連性において最も意義の深い、最も関連の深いものであ

る、従つてその経営技術等においても最も適当した経営技術なり経験を持つておられる筈であるという見地から限定をいたしました次第であります。

○丹羽五郎君 どうも今の政府委員の答弁は甚だ視野が小さい。狭い視野から眺めていられるように私は考へるのですが、これはやはりなんぞしよ、日本の國でこれはやらないやならん仕事であれば、農業、水産業というよりなことを忘れて、そうしてこの独立採算制を採つて行くというやうなことを考へるというのには、すでに私はこの組織において一つの誤まりがありはしないか、信念上の誤まりがありはしないか、かように考へるのでござい

ます。殊に農業、水産業というものは殆んどこれなくしては國の實質的存在といふものは成り立たない、かような重大な職種をこれを忘れておるといふことについては、何かそこに特段な理由でもあるのですか。

○政府委員(加賀山之雄君) 先程から繰返して申上げておりますやうに、これは業種代表、つまり利益代表というやうなことでございせん、利用者、立場なり、國有鉄道の利用という見地から言ひますならば、これは廣く國民全般を相手として、その中から選任されるということがよろしいと思ふのであります。飽くまでも経営技術、経営才能ということを前提として考へますと、國有鉄道の事業に關係の深いのは、先程の國有鉄道の事業を見て頂けば、第三條の業務から見ましてこの四つが最も関連性が深いわけでありす。その点でこの四つを入れたという次第でございす。

○小野哲君 先程第十條の問題、特に高田委員から指導統制する権限と責任の内容を明確にする、こういうふうな御意見もあり、又第十一條は委員の人数を殖やしたらどうか、又第十二條の第一項に、ここに掲げられております業種は必ずしもその代表を送り込むという意味ではなく、最も國有鉄道に密接な関連を持つておる産業を取入れたいのである、こういうふうな御意見も出ておりますが、私からこれと関連して伺いたいことは、第十二條の問題であります。運輸業、工業等の事業がここに現れておることは職能代表的なものではないとするならば、一種の例示的なものであらうというふうに了解するのであります。従つて先程労働關係の人を入れてはどうか、こういうふうな御意見も出ておりますが、さうな意味合いにおいては労働關係の当該企業体の組織を代表するといふ意味ではなくして、労働組織に關係のある、とこいう意味においては尙考慮の余地があるのではないかと、こんなふうに考へるのであります。で今ここで政府委員の御所見を承わりたいのは、第十二條の第二項の問題であります。この委員の任命については非常に重く取扱つておられるやうであります。兩議院の同意を得て内閣が任命するといふことになつておるが、兩議院の同意の方式は憲法第六十七條第二項の場合の例によるのである。即ち内閣總理大臣の指名の際の例をこの委員の任命にも取入れよう、こういうふうに立案されておるのであります。考へて見ると、内閣總理大臣の指名と委員の任命とはその性格において格段の違いがあるわけなんです、いわばこの委員の任命は一つの重大な人事ではあるけれ

ども、内閣の首班の場合と比較いたしますと、非常に異なつた点があるといふことを考へざるを得ない。従つてこの種委員の任命については必ずしも衆議院の優越を認める必要はないのである。まして、兩議院の一致の同意を以て、一致の意見を以て内閣がこれを任命する方式を採ることが最も妥当であらうと私は考へる。従つて政府はかような点について如何なるお考えを以てこの第十二條第二項をお入れになつたか、政府の御見解を伺つて置きたい、これが一つであります。

それからもう一つは、従つて第十四條の第二項、即ち第十二條第二項の規定は罷免の場合の同意においても準用する、こういうことになつておりますから、これも先程申しました理由によつて適當でない、若し適當な人物が決まるまでに非常に時日がかるかといふやうな懸念もあるであらうと思ひますが、この從來の監理委員を任命する場合においては兩院が十分に連絡を取り慎重の態度を以て臨みました場合に、その目的を達成することができるといふば國會内部の運営上の問題でありまして、必ずしも法律の上でこれを諷いて憲法第六十七條第二項の例をここに引用するの必要は毫も認めないといふ、私は見解を取つておるので、第十二條、第十四條の場合についての政府の御見解を承わりたい。更に附加えて第十五條の名譽職の問題であります。先程來の政府委員の御答弁によりまして成る程適任者を得ますためには兼職を禁止するがとき方法を取ることは得難いことになつたので、適任

者を得難い事実があるであらうといふことは想像に難くないのであります。併し、若し第十條に規定されておりますやうな包括的な指導統制に關する権限と責任を持たしめるということになりますと、やはりこれは或る程度常任制即ちフル・タイムの勤務を要請することが必要じゃなからうか、といふやうにも考へられるのであります。併し百歩を譲つて名譽職が妥當とした場合におきまして、この第十五條但書によつて「旅費その他業務の遂行に伴う実費」を支弁することができると、こ

ういふやうになつておりますが、かような重大な権限と責任を持つておる監理委員に對しましては相當の何らかの方法によつて、或いは名義によつて報酬を與へることが妥當じやないか、こ

ういふやうに考へられますので、但書に掲げられておるところの一体旅費その他業務の遂行に必要な実費としては政府はどういふやうなことを考へられ

ておるか、この点を伺つて御見解を御伺ひしたい。

○政府委員(加賀山之雄君) 十二條の第一項はこの規定におきましては、例示的なものでございせん、この業に限定をいたしておる次第でございす。第二項の場合は勿論この兩院の一致が望ましいのでございすけれども、我々も勿論でございす、この委員の選定に當りましては、兩院の議が通常の場合において一致することを予期してゐるのでございす、ただこ

ういふやうにいたしましたのは他意ございせん、ただ國家公安委員の例等は、そのやうに相成つておるので、そ

ういふやうに相成つておるので、そ

の例をただそのまゝ引用したに過ぎない。そういうように御承知願いたいと思ひます。

それから十五條につきましてお問ひになりました点に關しましては、まだ深くどういふ内容の事をするかというまでは実は検討いたしてありません。

「旅費その他業務の遂行に伴う実費」というふうに漠然と規定しておるわけでありまして、この委員の重要性から見まして、今後の運営によりまして、この業務遂行に伴う実費といふことの解釈はいろいろ出て参ろうかと考えられるわけでありまして。現在のところは深くこれ／＼の場合といふふうには検討を要は盡してありません。

○小野哲君 只今政府委員の御答弁によりまして、第十二條第二項については、従来の立法例によるといふだけの話であつて、特にこれによらなければならぬという理由はないように思ふんですが、この点については如何ですか。

○政府委員(加賀山之雄君) 是非ともこうでなければならぬといふことは言えない。これはまあ両院の意思が一致するのが一番大切であると考へます。

○高田寛君 私も今の小野委員と同じ大きな疑問を持つてゐるので、この十二條の第二号のこのやり方はたゞ人事院の選定の場合の例によつたというやうな程度のことではあります。私はこの人事院の選定の場合のやり方も甚だ間違つてゐると思つてゐるのであります。総理大臣の選定の場合におきましては国会議員の中から選ぶという範圍が限定されてゐる。而も政党の首班が大体選ばれるという極めて限定された

範圍の中から総理大臣は選ぶのであります。従つて両院の議が合はぬ場合合はるのまゝ放つて置くわけにいかん、どつちか決めなければならぬといふので、こういう方法が採られてゐるのであります。併しこの監理委員の任命の場合におきましては、候補者は全國民の中から、何百万人の中から選ぶのであつて、両院がこれを適當であると認めた者を初めて選挙する、決定する、こういうことが實際の運用からいつて一向稱わぬのであります。こゝういふ人事といふ問題につきましては、アメリカあたりの例につきましては上院が相當強い権限を持つてゐる点から考へまして、物を落着いて冷靜に判斷する立場にある参議院といふもの

の意思が強く反映しなければならぬ。そういう意味におきまして十二條の第二号はこれは是非とも両院の同意はどうしても必要であると直すべきかと私も考へてゐる次第であります。一言、これは質問より意見を關連して申述べて置きます。

○理事(小泉秀吉君) 次に進んでよろしうございませうか。

○政府委員(加賀山之雄君) 第三章は役員及び職員を規定いたしてゐるのでございませうか。

○鈴木清一君 章を變えるのですか。

○鈴木清一君 そうですね。

○鈴木清一君 それではちよつとお尋ねしたいのですが、十二條の三項の五ですが「國有鐵道に對し、物品の賣買若しくは工事の請負をする」この業をいれようとするが、この場合今鐵道の外郭團體と言われる弘済会或いは交通公社、鐵道工業、こゝういふものはやはりこゝういふものであるという解釈

に扱つて差支ないと思へますか。

○政府委員(加賀山之雄君) 只今まで國有鐵道と「物品の賣買若しくは工事の請負を業とする者」ならば、それは入るわけでありませう。今例に出されたのは工務會社、弘済會だと思ふのですが、これは賣買若しくは工事の請負をすれば入る、こゝういふことであります。

○鈴木清一君 そうしますと、そこははつきり今こゝで、これは賣買する業務であるとか何とこいふことを入れるとか、又工事の請負を入れるだけであらうと思ひますが、條文を一項殖やして、而も鐵道の外郭團體といふものをいれたいと思ひますが、その点はどうか。

○政府委員(加賀山之雄君) それは特に五号を設けております趣旨からいいたしまして、特に非常な利害關係を直接持つもの、又これらが法人である場合には役員といふことになつておりますので、利害關係を持つるか否かといふことを考へればよろしいと思ふのであります。こゝで五号があれば、これは特にそういう必要はなからうかと、今の御趣旨はよく分りませんが、外郭團體といふやうな言葉も非常に不明確な言葉でございませうので、却つて疑義を生ずる虞れがありはしないかと考へるのであります。

○鈴木清一君 それでは私はこの場合、やはりこゝに大体任命の日以前一年間においてといふてあります。こゝうした者を含めまして、実はこれを二年間、三年間、一年間といふのは余りにも短かきに失するといふやうな意味で、二年にしたいといふ氣はあんなの方でないのですか。

○政府委員(加賀山之雄君) 人の尊も七十五日と申しまして、この一年間経てば、大体その影響力はなくなるものといふ意味で、一年にしたのであります。

○鈴木清一君 ああそうですか。分りました。

○理事(小泉秀吉君) それでは第三章

○政府委員(加賀山之雄君) 第三章役員及び職員の規定でございませうが、役員は總裁、副總裁及び理事を第十八條において規定しております。總裁は先程もちよつと監理委員の場合に申上げましたが、國有鐵道を代表し、その業務を總理するといふふうに相成つてお

してゐる。そして、結局國有鐵道の意思を代表するといふ責任を持つてゐるものであります。但し監理委員會の指導統制の権限に對しまして、監理委員會の決議がございしました場合には、これに對して責任を負つて行かなければならぬ。かゝるに規定してゐるわけでありませう。それから總裁は……いわゆる監理委員會の委員は両院の同意を得て任命される、で總裁はその監理委員會の推薦に基いて内閣が任命するといふふう

のでありますので、やはり監理委員會の同意を得なければ總裁が任命ができません。理事は、ただ總裁のアシスタントと見るべきものでありまして、これは總裁が任命する。總裁と副總裁の任期は、それ／＼四年といふやうにいたしてあります。この任期につきまして、長短いろいろの説があるかと考へますので、例えばT・V・Aの例なんかを見ますと、九年、非常に長くなつてゐるやうであります。これは、同意して選任された總裁は、その實力を以て、單なる腰掛でなく、相當長く落着いて仕事をさせる。それから余りに長きに失すると、弊害も或いは考へられないことではないといふことから、四年が適當のものでないかといふやうに考へて規定いたしました次第であります。それから罷免のところ、二十二條における罷免のことは先程申上げたところでありませうが、職員につきましては、第二十六條、この職員は、公共企業体労働關係法第二條第二項に規定するものをいふことになつておりますので、これは勿論役員は除かれると同時に、一時的に雇傭される者を除いてゐるわけでありませう。それからその二十六條の第二項におきまして、その條文を訂正して頂きたいと思ふのであります。これは修正の何が出て

いると思ひますが、「第十二條第三項第一号から第四号までの各号の一」となつておりますけれども「第十二條第三項第三号に該當する者は職員であることができない。」これは職員でございませうので、非常に監理委員會や總裁等と違つて、役員と違つて、非常に嚴重な制限を除いて置かうといふ意味であります。

それから二十九條以下は、公務員法に規定されている、いわゆる公務員として規定されているものを、今度は公務員ではない、パブリック・コレーションの職員に対して、資格を規定しておりますと同時に、又二十九條、三十條におきましては、職員が或いは降職され、免職され、或いは意思に反して休職されることとはないというふうに、職員の立場を保護するために規定されたのであります。第二十九條の三号までは、職員の事情からして、こういう場合は止むを得ない。第四号は、今度は経営体の側から見て止むを得ないという場合を規定しているわけでありまして、それから三十一條は、これは懲戒処分、免職、停職、減給、戒告を書いておるのであります。これもこれ以外には、こういう懲戒処分はないといった規定であります。

それから三十二條におきましても、この第一項、第二項共に、公務員法にいう公務員ではないけれども、この公共性の絶大な機関に勤める職員としての責任を明らかにしているものであります。

それから三十三條は、御修正を頂いて実はあるのですが、第三号の後段並びに第四号は削除しておるのでございまして、結局この規定は、労働基準法第三十三條の解釈規定と申します。労働基準法は、一般の各業種に通ずる規定になっておりますので、その表現が非常に各業種に適するように規定されていなくてございまして、が、鉄道の場合にはどうなるかというふうに、この三十三條に、ここに解釈している規定を設けている次第であります。

ます。この一号、二号、三号等において、飽くまでも公共の立場を擁護するために、是非とも常時そういう従事員を準備して置くわけには行かない。併しながらこの公共性から見て是非とも従事員には働いて貰わなければならぬというところから、かような規定を設けておる次第であります。特に第二号等について申し上げますならば、先日のアイオン台風がやつて来たといつた場合には、これは災害が起きてからでは遅いのでございまして、どうしても氣象通報によりまして屈強な青年男子を非常召集して警戒に当らせなければ、列車の安全正確を期し得ないといふことから、かような特に規定を設けました次第であります。

第三十四條は先程の監理委員についての点と同じでございます。それから本法にも一部労働基準法関係の規定を入れておりますけれども、その他労働組合法、労働関係調整法その他の関係におきましては、この公共企業体労働関係を律するところを定めておるというところを明らかにしておるのであります。

○理事(小泉秀吉君) 御質問ありませんか。
○丹羽五郎君 第二十條の四の「理事は、總裁が任命する」ということがありますが、この理事の任期ということについては、ここに現れておりませんが、理事は任期を決めていないのですか、決まらずにやつて行くのですか、そのことについて政府の意見を聴きたいのですが……。
○政府委員(加賀山之雄君) 本法におきましては、總裁のアシスタントとして總裁の自由裁量に任せるのが適當

であるという見解の下に、特に任期は定めないので置いたのです。

○丹羽五郎君 十八條の「總裁、副總裁及び理事とする」ということで、これで見ますと總裁一名、副總裁一名になつておりますが、副總裁はこういうような大きな仕事を取扱うので、無論これは副總裁が相当多分に働かなければならぬ、重大な役割を持つておるのです。それが、それに対して副總裁の数は、これは一人です。これに對して見受けられますが、政府のこれに對する所見をもう一度伺ひたい。

○政府委員(加賀山之雄君) 当初勿論二名ということも考えましたのでございまして、又アメリカ等におきましては、各事業の内部の業務を分担する副總裁が何名もおるという例もあるをうございまして、本法におきましては、總裁とそれに代る副總裁一名を予定してある次第であります。理事につきましては先程述べましたように、理事が、人数を別に決めておりませんでしたが、これは當然総じてコーポレーションが設立されるまでは決めて行かなければならない問題であると思ひます。

○丹羽五郎君 私の考えで行きますと、この副總裁というものは一人では取り得ないような廣汎な仕事を私には少くも二名以上にする必要があると思ひますが、政府はそれに対しては必要がないというお考えですか。
○政府委員(加賀山之雄君) 只今と余程變な感じがしますが、只今も大臣、次官といふことで、事務をして行く者は次官一名といふことになつておりますし、一名でどうしてもできないといふ

こともないのじやないかというふうに考へておる次第であります。

○丹羽五郎君 次官のお話が出ました。次官は事務次官と政務次官で、政務次官は二名になつておりますし、それでやはり三名になつておりますが、そうすると政府は三名くらい置くといふ考へがあるというところに我々は拜承してよろしいのですか。
○政府委員(加賀山之雄君) 政務次官は御承知のように、主として國會との関係、政務をやられますのであります。今度の企業体としては政務次官に相當するところは実は考へておらない次第であります。

○鈴木清一君 ちよつとお尋ねしたいのですが、二十六條の第二項の、十二條の第三項の一号から四号までの間を、これを直して三号から四号までとなつておるのであります。この三号の「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」、この地方公共團體の議会の議員、こうした者がこの各号の一に該當する者は職員であることができないというような條文については、どういふ趣旨から來ておるのであるのですか。

○政府委員(加賀山之雄君) この職員が三十二條に規定しておりますように「全力をあげて職務の遂行に専念しななければならない」という関係から行きますと、職員の組合の事務に専従する者だけを除外しております。この精神からいたしまして、地方公共團體の議会の議員を除外した次第であります。

もつと入れて行くという工合にやつてもいいのですか。

○理事(小泉秀吉君) 今は質疑だけで、御意見は後で……。
○鈴木清一君 分りました。それでは次にお尋ねしたいのは、二十九條ですが、左の各号に該當する場合ですが、この認定を與える場合が非常に私はむづかしいと思ひます。勤務成績がたゞよくないというだけの認定の與え方はいろいろあると思ひますが、ここに特に著しく勤務成績が悪いとか、はつきりした認定を與えるべきだと思ひますが、この点は、どういふあれで出したのですか。ただ「勤務成績がよくない場合」要するに二十九條の一の認定の場合です。

○政府委員(加賀山之雄君) ちよつと御質問の趣旨がよく呑み込めなかつたのでございまして、もつとこれを具体的に決定すべきではないかといふことのように伺つたのであります。できれば具体的にいつきりいたす程よろしいかと考へますが、これらの條項は公共企業体労働関係法とも関係があるかと考へますし、御承知のように関係法の第八條においても、これらの基本的な基準に関する規定等は勿論組合との団体交渉の対象になることになつております。更にこの細目といたしましては、内部的な規定ではつきりいたさなければならぬのである、本法だけによつてこれをつきりするには無理があるのではないかと考へます。

○丹羽五郎君 恐らく私は、この法案の中で重大な問題は労働関係から眺めますと第二十九條だとかように考へますが、この中の第四号に「業務量の減

少その他経営上やむを得ない事由が生じた場合「非常によつた言葉で又どこに抑えるか」ということについて抑えるところのない伸縮自在な言葉が使つてあります。この業務量の減少という、これが私非常に大きな問題だと考えますが、業務量というところは即ち公共の福祉に反しないところの業務量の減少をいっておりますか。これは仮に一例を挙げますならば、極く卑近な例であります。自分の意思において十本の列車を出しているやつを五本にした場合、業務量の減少ということによつて、人の減少ができるようになつておりますが、この業務量の減少という、業務量ということは基本的には公共の福祉に反しないことであることに私は解釈をして眺めていいのですか。その点を一つ……

はその総体を通じていつておると御承知をお願いしたいと思つてございまして、勿論サービスを下して業務量が減つたということは全然いえないではないかと考えております。

○鈴木清一君 丹羽さんの四号はついでに聴きましたので討議のときにはつきりいたしたいと思つてます。

次に聴きたいのは、第三十三條の中に、労働基準法を適用せずに、特殊の公共企業体にあるので公共性によつて特殊な扱いをするのだということ、勤務時間を超えて勤務させることができるといふ條文が入つておりますが、これについて一から四までの趣旨を出しました氣持を今一遍確認して置きたいと思つて御説明願ひたいと思つてます。

○理事(小泉秀吉君) 四は削除になつております。

○政府委員(加賀山之雄君) 御承知のように労働基準法第三十三條には、「災害その他避けることのできない事由によつて、臨時の必要がある場合においては」といふふうな表現をいたしておるんですが、その第一号は「災害その他により事故の発生したとき」これはもう当然基準法と同様でありまして、二号は「災害の発生が予想される場合において、警戒を必要とするとき」ということであります。これは特に三十三條と表現が違つておりますけれども、避けることのできないという事由によつて臨時の必要がある場合、公共企業体の機能なり又重要性から見まして、警戒をして置かないと事故が起きるからそれといふことは間に合わない、列車運轉の安全正確を期すること、できないといふ場合を予想いたします。

して設けてあるわけでありまして。又「列車が遅延したとき」と申しますのは、これは不可抗力、或いは不可抗力でない場合もあり得るかと思つて、列車遅延に対して緊急人員を随所に準備して置くということができるといふ、この場合には公共のお客の利便を特に重視いたしまして、勤務外時間も働いて貰わなければならぬ、特に臨時の必要として規定したわけでありまして。

○鈴木清一君 趣旨は分りました。

○理事(小泉秀吉君) 次に第四章の御説明を願ひます。

○政府委員(加賀山之雄君) 第四章は会計の規定になつております。第三十六條で経理原則と運賃を規定しておるわけでありまして。先程これもお話が出ましたように、この「事業の高効率に役立つような公共企業体の会計を規律する法律が制定施行されるまでは、日本國有鉄道に適用されるまでは、日本國有鉄道の会計及び財務に關しては、この國有鉄道事業特別会計法、財政法、会計法、國有財産法その他従前の國有鉄道事業の会計に關し適用される法令の規定の例による。従來通りであるといふことにしておるわけでありまして。従いまして前段にございまして、ここに、こゝに高効率に役立つような会計を規律する法律の制定施行といふことが、明らかにこの中で予定されておるのであります。

それから第二項によりまして、以下にこれらの法律の適用されることから見まして、コーポレーションではありますけれども、法的に見ますれば政府機関と同じような立場を取つておる、従いまして日本國有鉄道は國の行政機関とみなされる場合が多分にあるわけ

であります。その場合においては、「日本國有鉄道の總裁を各省各廳の長と、日本國有鉄道に各省各廳とみなす」という規定を特に附加してあるわけでありまして。

それから三十七條はその通りでございますが、三十八條におきましては予算は運輸大臣から大蔵大臣に提出しなければならぬ。従來は運輸大臣が責任者として大蔵大臣に提出し、國會に提出されたわけでございますが、コーポレーションで作成して、運輸大臣を経て大蔵大臣に提出するという恰好になつておるわけでありまして。でこの場合、大蔵大臣が必要なる調整をして、閣議の決定を経なければならぬ。内閣は國の予算と一緒にこれを國會に提出する。ただこの四項におきまして「予算の形式内容及び添附書類については政令で定める。予算の作成及び提出の手續については大蔵大臣が運輸大臣と協議して定める。従來の形式、内容及び添附書類でなくともいい」といふことは、ここで規定されておるわけでありまして。併し手續としてこの經由をしてやることについては從來と同じである、その形式、内容、提出の手續、予算は、別に今後政令なり、大蔵大臣、運輸大臣の協議によつて定めるといふふうに相成つておるわけでありまして。

それから三十九條は、追加予算の規定でございまして。これらにつきましては第三十八條と同じ手續通りであります。それから第四十條はこれらの「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、決算完結後一月以内に、運輸大臣に提出」する。それ

からこれは更に更に前項の規定によつて公告を必要とする。

それから四十一條は決算報告でございまして「運輸大臣を経て大蔵大臣に提出」する。大蔵大臣は内閣に送付する。内閣はこれを會計検査院に送付する。

更に第四十二條は前條第二項によりまして、國の歳入歳出の決算と同じに國會に提出する。

それから第四十三條は先ほどちよつとお話に出ておりました「損失を生じた場合において特別の必要があると認めるときは、その損失の額を限度として交付金を交付することができ。國有鉄道自体に不慮の損失を生じた場合においては、一般會計からの交付金を受けることができる。逆に、經營上利益金を生じた場合にはこれを予算的にどうするか、これを先ず予算で定めるわけでありまして、これ以外の利益についてはこれを政府の一般會計に納付しなければならない。

それから第四十四條は借入金金の規定でありまして、政府からは長期一時、両方とも借入金をする事ができますが、市中銀行その他民間からの借入れにつきましてはすることができないと、明記してあるものであります。これは今後いよいよ現金の取扱上、資金の運輸上コーポレーションといふものは不自由な点があるかと考えておる次第であります。

それから第四十五條は資金の貸付でございまして。これは政府からの貸付ができる。

第四十六條は長期借入金金の償還計画であります。

第四十七條は現金の取扱でございまして

害するようなこともあるのじやなか。それならば差当つては現行通りいたして、その後に十分検討した上本格的改正をした方がいいだらうと、閣僚方面の意見が強いので、その果現行通りと相成つた次第でございして、大蔵省自体といたしましては、こういうふうな現行通りですべて國金の扱いをしよう。資金が要りますには、今まで通りに一般会計で以て

債を出しますなり、或いは又借入金を出して、その上で政府が全部金繰りを見て行くというようにすることであり、日本銀行の預金にして置く、これを日本銀行だけに扱わせ、市中銀行に干渉させないということが、國庫金の統一の上から見て適當である。併し今申上げますような、現状のままで行くという前提の上で立つと、そういうことが言えるのでありまして、根本的に企業合理化なり運営の能率向上のためには、いろいろ根本的な改善を加えなければ、この点もいろいろ工夫をこらして行かなければいかん、かように考えております。

○理事(小泉秀吉君) 小野さん、もう御質問ありませんか。

○小野哲君 ちよつと席を外しておりましたが、高田委員から金融財政の問題についての御意見が出ておつたように伺うので、重複することは避けたいと思つたのでありますが、大蔵当局の御意見によりまして、この法律案の建前から申して、大体において、例えば資金の調達等においても國家資金に依存する、或いは國有鉄道の業務にかかるとる現金の取扱ひについても、大體國庫金扱ひの例によつて現状通りやつて行くことということにお考えのように拜承したのでありますけれども、少なくとも日本國有鉄道の企業体の性格から見ましても、亦經濟企業としての内容から考えましても、金融財政の面で、相當從來の構想とは變つた考え方で行かなければならぬのではないかと、私はかように思つております。そのためには、この第三十六條によつて新らしい會計法規が制定されることになりまし

ので、この會計法規の内容ということが非常に大きな影響がありますので、この点につきましては、この公共企業体の會計を規律する法律が特に鐵道事業の自主性なり高率に役立つものでなければならぬ。そういう内容を持つたものであることを、私共は非常に期待をいたしますので、この法律案を制定する場合におきましては、その方針なり或いはこれに織込まれるべき内容については、單に当該關係官廳のみの手によつてこれが立案に當るといふことではなくして、財政金融面において相當の知識なり経験のある人たちが集りまして、公共企業体である國有鐵道の會計にふさわしいようなものにして行かなければならぬということが考えられますので、そういうふうな点につきまして、要望をいたして置きたいと思つたのでありますが、今回のこの法律案を審議する場合においても、このまゝではどうも我々としては納得がいかない。従つて最小限度金融財政の方面におきましての新らしい一つの考案方を加味して、これが公共企業体の中の經濟的な性質に即應するように、一つの行き方をやはり織込んで置くことが必要ではないか、こんなふうな私考えておるのであります。

そういう意味で、それを大蔵当局並びに運輸当局におかれて、十分にこの線に沿つた御研究と又準備をして頂くことが必要であらうと思つたが、現状のこのままで行くんだという考え方は、一つこの際お變えを願わなければいけないのじゃないか、こういうふうな私には思つております。そういう意味合いにおきまして、最小限度の点をこの法律案の中にやはり現わして行くといふ

方向に、私としては、本委員会においても御審議を煩わしたい、かように考へております。これらの点につきまして、或いは重複しておれば、後刻又速記録を拜見いたしますが、大蔵省の御当局の御見解を承れますれば、大要結構だと思つた。

○政府委員(黒金泰義君) この点につきましてはお答え申し上げます。七月でございまして、パブリック・コーポレーションの問題が起つて以来、実は私共の省內にも專賣問題がございまして、いろいろと研究をいたしまして、それで御仰せの通りに、この機会に職員の問題のみならず、企業合理化といふことを図つて参りたい、その上におきまして、經理の原則なり或いは會計の実情につきまして、多々改善の必要が考えられますので、いろいろと審議會その他もございまして、そういう各方面の御意向を承りながら、そのために運営の合理化を図りますやうな會計制度に變更を参りたいといふことで、いろいろと研究をして参つたのでございまして、ただそれをいたした場合には、相當に廣汎に亘りますし、それから同時に現在やつております官廳の會計、予算制度といふものと相當違つた恰好になつて参るというやうな場合も考えられますので、このためには相當に時間をかけて十分に検討しなければならぬといふことで、事實はこの立案に着手いたしますときにはいろいろな案がございまして、いろいろな段階でこの改善、改良を考えておつたのでございまして、この法案が今回の臨時國會にどうしても提出しなければならぬといふ急な羽目に陥つて、その結論によつて會計經理の点につ

まして、十分な改善と申しますか、新しい構想を規定することができずに、ここに提出しておるやうな次第であります。従ひまして、第三十六條の經理原則にはつきり書いてございまして、率のよい經營に適當なやうな會計經理の原則に關しましての法律を、早く各方面の御意見を承りまして立案いたしまして、提出の上御審議を仰ぎたい、かように考えておる次第であります。

○理事(小泉秀吉君) 速記を止めて。〔速記中止〕

○理事(小泉秀吉君) 速記をやつて下さい。

○小野哲君 只今政府委員からの御説明で、その経過等につきましては十分了解できる点が多いと思つたのですが、問題は第三十六條の公共企業体の會計を規律する法律の問題に結局はなつて來るのじゃないか、それ以外に我々としてこの際最小限度の問題を取上げたいという希望は捨てておりませんが、特に鐵道事業の會計、公共企業体の一環ではありますけれども、鐵道事業の會計については、專賣公社とはおのずから性質の異なつた点があることはこれは御承知の通りであります。従つてこの公共事業の會計を規律する法律を作案する場合におきましては、この点を十分に政府としても念慮に置かれて立案されることが必要であらうと思つたが、それについては先程の質問の際に触れて置きましたが、これを政府側だけで審議をするというのではなくして、金融財政等に堪能な學識経験者を以てでき上つておるやうな委員会のやうなものをお作りになつて、十分に

妥當な案をお作りになるということが望ましいと思つておりますが、そういうふうな点について、政府はどういうふうなお考えを持っておられるか、これを伺つておきたいと思つた。

○理事(小泉秀吉君) 大蔵省の御意見を伺うのですか。

○小野哲君 政府の御意見ですが、御協議の上で承つても結構で、今までの間の御研究の途上で大體そういうやうなこともお考えになつておられたのか、將來はそういうことならばやつて見ようという意図があるのか。

○政府委員(加賀山之雄君) 政府としては、特に従前から鐵道會議の専門委員會を持つておりましたのですが、國鉄審議會がございまして以來は、特に國鉄審議會の専門委員會として會計制度に關する檢討を從來も續けておりますし、又尙續いて續けておるという状態でございまして、おのずから今までのやうあるべきだといふやうにいたしてゐるものもございまして、尙又檢討してゐるものもあるわけでありまして、その腹案につきましては、機會を見てその答申案なりを御参考に供したいと思つた。

○小野哲君 今政府委員から、國鉄審議會等においても御研究になつてゐるというやうな御答弁がございましたので、これも一つの方法ではないかと思つたが、特にこの公共企業体の會計に關しては、これは相當重大な案件でありまして、或いは改めて何らかの形式の大蔵、運輸両当局が中心となつた委員會をお作りになるということも一つのお考え方じやなかろうか、いづれにいたしましても、私の希望すると

ころは、廣く財政金融の有識者の知識を攝取されまして、この新法律案の立案に進まれることがよいのではないかと、さういふ考えを持つておりますので、さういふ委員会をお作りになるような場合におきましては、その考え方を採入れられることがよいのではないかと、従つて國有鉄道審議会のみが必ずしも私共の望むところではないので、もう少し廣い意味のものが作られることが望ましいというふうな意見を持つておりますので、これは私の希望意見として申上げて置きたいと思つております。

○政府委員(加賀山之雄君) 御指摘の点、誠に有難いと思つて存じます。現在、國有鉄道審議会は、実は各方面の知識経験を持つた委員にお願いしてありますので、その中には勿論大藏省関係の財務、会計の専門家が入つて頂いておられるという現状であります。尙その上に本問題は重要な問題でありますので、必要があれば当然大藏、運輸両省の調査研究するような事務当局の組織を持つことも考えられると思うのであります。これはまあさういふ組織を作る作りに拘らず、事務的には十分連絡折衝が遂げ得られるというように考へておる次第であります。

○高田賢君 第五章の方の監督の問題ですが、五十二條に、「日本國有鉄道は、運輸大臣が監督する」と、こう極く簡単に規定してあります。先程からいろいろ質疑によつて、大体監理委員会というよりも監理委員は名譽職である、さうしてこの國有鉄道の事業に専念する立場ではないようなことも明らかになつて來たのですが、さうすると、一方監理委員会というものが

余り細かく仕事について突き廻すというふうなことはないでしようが、逆に又一方監督官廳である運輸省の方で、この公共企業体の方についていろいろ細かく突き廻すようなことがないかという点が懸念されるのであります。折角公共企業体になつて、会計方面は先程からの御説明によつて、今直ぐにこれを交えることはできないが、極く近い將來において自主的に経営し得るような会計法規も作らうということが示されたのであります。一面監督方面につきましては、これは別に規定でどうするということになしに、ただ監督する人の方針として、相当細かく突き廻すか、又はごく大綱だけ監督して置くかということが、これはもうほんの手心なんでありまして、折角公共企業体ができます以上は、できるだけの法律によつて許される限りにおいて自主的に経営がやれなければ、能率も上らないというふうな意味からいたしまして、監督官廳である運輸省の監督というものが決して些細な細かい点まで突き廻すようなことにならないやうにということ、私は強く希望するものであります。その辺の点については政府当局としてどんな考へを持つておられるか、一應伺つて置きたいと思ひます。

○理事(小泉秀吉君) 一應お諮りいたしますが、まだ第五章に入つておりませんから、第五章の説明を……
○高田賢君 第五章も説明があつたのです、續いて……
○理事(小泉秀吉君) まだしてありません。ちよつと説明を伺ひましよう。
○政府委員(加賀山之雄君) それでは

時間の關係もございまして、五章、六章、七章、一括して申し上げたいと存じます。五章は監督の規定でございまして、今高田委員が言われました点は、我々も全く同様に考へておるのでございまして、折角この方向を得たものであります。故に、会計、財政上の問題は後に譲るといたしましても、経営自体に對しましては、できるだけこの監理委員会並びに總裁以下の手腕を自由に揮ふことができることが必要ではなからうかと考へるのであります。そのために五十三條におきまして、大臣の認可、許可を受けなければならぬというところを五十三條と、前の章の四十九條、それから大藏大臣の監督といったふりに、非常に大きなことに限定いたしておるという次第であります。それから第五十四條に、いわゆる公益のために、監督上の命令並びに報告を規定しておるというところでございます。今高田委員が言われましたことは、全面的に我々といひましたしても同様に考へておることを申し上げたいと存じます。

第六章は、罰則でございます。第七章は、雜則として恩給、共済組合その他を規定しております。六十三條として、これはここに脱落してあります。これを訂正をいたして修正しております。これは多分御修正になつて頂いておると思つております。この恩給につきましては、現在の職員について急に恩給、退職資金或いは年金の關係を生ずるということとは非常に混亂をいたしますので、先程の考へ方と一致して、職員についてもこの恩給は二十四年の三月三十一日までに職員であるものについては、同じに現在の恩給

法を準用する。このコーポレーションの設立後職員となるものは必ずから別な關係ということに規定してあるわけでありまして、ただ共済組合その他につきましては、今後において入つて來る者も職員としては全く同一の取扱いをするということに規定してあるわけでありまして、第六十三條では道路運送法、電氣事業法、土地收用法その他の法令もやはり日本國有鉄道總裁を主務大臣とみなすというふうなこの経過を規定してあるわけでありまして、以上極く簡単にございしますが……

○理事(小泉秀吉君) 高田さん、今の御説明で異議ありませんか。
○高田賢君 結構です。
○理事(小泉秀吉君) ちよつとお伺ひします。この五十二條の今の御説明で「運輸大臣が監督する」ということで、その次に監督事項として五十三條がありますが、五十二條の運輸大臣の監督する事項は、即ち五十三條だけこれに限定されるのだ、というふうに了解していいわけなんですか、さうじゃないのですか。

○政府委員(加賀山之雄君) 五十二條では總括的に言つておるわけでございます。従つて國有鉄道全般に關しては運輸大臣が監督の責任を持つておるというところでございますが、特に五十三條に掲げた事項については、主務大臣としての認可、許可を受けなければならぬということになるわけでありまして、従つて今御心配になつておること、運用上それらの細かいことについての事務につきますのは、將來のいわゆる運輸省の機構とも関連を持つわけでございますけれども、趣旨といたしましては、總括的な監督権の所在は運輸大臣でございます。

○政府委員(加賀山之雄君) 本法におきましては、法律で以てこのことを規定しておらないわけでありまして、國會の審議を経ないでもできるという建前になつております。
○理事(小泉秀吉君) 他に御質問ありませんか。
○内村清次君 もう大体これで質疑を打ち切りましたらどうですか。この程度で……

○小野哲君 今内村委員からの御発言がありました。一應逐條に伴う質疑はこの程度にして置いて、一つ本委員会として今までの審議の結果どういふふうな点をどうすればいいかというふうなことについて御懇談を願へれば結構だと思ひます。尙又専門員におかれていろいろ資料も整えておられるよう

輸大臣でございますので、言へば言えないことはないというところに相成るかと考へますが、コーポレーションといたしましては、この限定された事項以外については運輸大臣の許可、認可を受ける必要はないということになつておりますので、結果的に見て、私が先程申し上げたようなことに相成るかと存ずるのであります。

○内村清次君 ちよつとお尋ねいたしますが、第四十九條と第五十三條、これは運輸大臣の許可、認可権及びその譲渡権ですね、これに對しての國會との関連性はもう一つもないわけですか。ただ運輸大臣が即ち主管者としてその權利も監督も持つておるし、それから譲渡その他の財産交換、担保あたりも結局運輸大臣がつまり権限を持つておるということになり、國會という關係は一つもないことになるのですか。

○政府委員(加賀山之雄君) 本法におきましては、法律で以てこのことを規定しておらないわけでありまして、國會の審議を経ないでもできるという建前になつております。
○理事(小泉秀吉君) 他に御質問ありませんか。
○内村清次君 もう大体これで質疑を打ち切りましたらどうですか。この程度で……

に思いますので、説明を承わることも望ましいことと思ひます、お取計いを願ひます。

○理事(小泉秀吉君) 委員会としてやりますか、懇談会にしますか。

○小野哲君 一應懇談会にして頂いていいんじやないかと思ひます。

○理事(小泉秀吉君) そうしますと、委員会は閉じてよろしうございしますか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○理事(小泉秀吉君) それでは本日の委員会はこれを以て終了いたします。

午後五時十九分散会

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

丹羽 五郎君

委員

内村 清次君

大隅 憲二君

橋本萬右衛門君

入交 太蔵君

前之園喜一郎君

飯田精太郎君

高田 寛君

結城 安次君

鈴木 清一君

國務大臣

運輸大臣 小澤佐重喜君

政府委員

大藏事務官

主計局法

規課長

運輸政務次官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官 加賀山之雄君
運輸事務官 中村 豊君
運輸事務官 牛島 辰彌君
運輸事務官 秋山 龍君
運輸事務官 龍井 玄剛君

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

運輸事務官

三級官及び雇傭人については、昭和二十四年三月末日までに氣象官署官制においてこれに相当する人員を漸次減員する。

十一月二十八日予備審査のため、本委員会に左の事件を付託された。

一、地方自治法第五十六條第四項の規定に基づき、船員職業安定法第八條第一項の規定による公共船員職業安定所の設置に關し承認を求めめるの件

地方自治法第五十六條第四項の規定に基づき、船員職業安定法第八條第一項の規定による公共船員職業安定所の設置に關し承認を求めめるの件

地方自治法第五十六條第四項の規定に基づき、船員職業安定法第八條第一項の規定による公共船員職業安定所の設置に關し承認を求めめるの件

船員職業安定法(昭和二十三年法律第三十号)第八條第一項の規定による公共船員職業安定所を東京都、横濱市、新潟市、名古屋市、高岡市、大

市、神戸市、廣島市、尾道市、廣島縣

豊田郡木ノ江町、高松市、門司市、大

牟田市、若松市、長崎市、下関市、塩

釜市、小樽市及び函館市に置くことに

ついて、地方自治法第五十六條第四

項の規定による國會の承認を求めめる。

なお右設置に要する所要の二級官、

昭和二十三年十二月二十二日印刷

昭和二十三年十二月二十三日發行

參議院事務局

印刷者 印刷局