

第二十二回 参議院運輸委員會會議錄第二十二号

昭和三十年六月二十三日(木曜日)午後二時二十六分開会

出席者は左の通り。

委員長 加藤シヅエ君
理事 仁田 竹一君
早川 慎一君
木島 虎藏君

委員 入交 太藏君
岡田 信次君
川村 松助君
一松 政二君
山縣 勝見君
高木 正夫君
内村 清次君
片岡 文重君

國務大臣 運輸大臣 三木 武夫君
政府委員 運輸省海運局長 栗澤 一男君
運輸省鉄道監督局長 植田 純一君
運輸省航空局長 荒木茂久二君

常任委員 古谷 善亮君
常任委員 田倉 八郎君
常任委員 会専門員

本日の會議に付した案件
○参考人の出席に関する件
○日本航空株式會社法の一部を改正する法律案(内閣送付、予備審査)

○委員長(加藤シヅエ君) それでは、ただいまから運輸委員會を開会いたします。

参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。日本航空株式會社法の一部を改正する法律案の審査のため、参考人より意見を聴取してはどうかと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと稱する者あり〕
○委員長(加藤シヅエ君) 御異議ないものと認めます。

参考人の人選、日時、その他手続につきましては、委員長及び理事に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと稱する者あり〕
○委員長(加藤シヅエ君) 御異議ないと認めます。よつてさうに決定いたしました。

○委員長(加藤シヅエ君) 日本航空株式會社法の一部を改正する法律案を議題といたします。

御質疑のおありの方は順次御発言を願います。

○早川慎一君 第四条の役員の数を限られた理由を一つお聞きしたいのですが、つまり、會社法で定員をきめなければならぬ以上、まあ定款で定め得る以上、本法はすでに第四条で人数を制限されておる、これの立案の趣旨を一つ伺いたいと思ひます。

○政府委員(荒木茂久二君) 従来は御存じのように商法に一任いたしましたので、定款で規定したわけでございますが、

が、この日航という會社の基本法であります日本航空株式會社法に基本的なそういった部分が定款に譲られておりましたのを、基本法に入れたらいいじゃないかという考へをもち、日航法に入れたわけでございます。

○早川慎一君 その基本法に入れたのは、十人という数をきめられたのは、どういふ意味でしょうか。あるいはこれはすべて十人というのは、會社に従事する常勤の人だけをもつて構成するという趣旨のもとに、第四条ができておるのですか。

○政府委員(荒木茂久二君) この十人が全部常勤といふことは、毎日出勤する重役といふこと、それだけだといふふうに限定してはいないわけでございます。まして、會社の運用によりまして、トータル十人でございますが、そういったさんの非常勤重役は置き得ないと思ひますけれども、この中には若干の非常勤重役を置き得る数字であると、こゝういふふうに考へたわけでございます。

○早川慎一君 そうしますと、取締役は他の兼職を許さないという規定がありましたが、その点は非常勤には適用がないのですか。

○政府委員(荒木茂久二君) 非常勤の方ににつきましては、第四条の四の運用によりまして、運輸大臣の承認を得て兼職を認める、こゝういふ建前でできておるわけでございます。

○早川慎一君 そうしますと、十名という人数は、今の御趣旨からいふと、

必ずしも十名という限られた——第四条の四を考慮に入れると、十名というものは何か常勤に限る数字か、そういうものを含めての十人か、そういうことは四の四自体としてはどういふ考へですか。非常に十人といふと、そのうちから兼職を許すものがあるとする、その点はこゝう人数を限らなくともいいのじゃないかという気がしますが、どうでしょうか。

○政府委員(荒木茂久二君) 實は現在、定款二十五人になっておりまして、實際は二十四人でございますが、一般的に多過ぎるという空氣が相當強いものでございますから、そういった面を勘案して、それからまた會社の實際の運営の事情、及び他の會社で申しますと、たとへばこれと同じような法律的性格かと思ひますが、國際電信電話會社が非常勤が三人というやうな数字でございまして、こゝの辺が適當の数字であらう、こゝういふふうに考へたわけでございます。従つて、若干の非常勤の重役が置かれることになると思ひますが、その際には四の四の運用によりまして、他の職を持つておられる方がこゝらの重役になることもできる、こゝう考へます。

○早川慎一君 そうしますと、今まで役員数が多いために非常に會社の運営上困る、何かさういふ実例があつたらこゝういふ十名に制限された、こゝう解釈していいの、あるいは一般に會社といふものは十人程度のものだといふ

う考へで十人ということにされたのですか。

○政府委員(荒木茂久二君) こゝういふふうに政府出資の数が多くなつてきまして、いろいろ政府出資の會社とか政府關係の機關といふやうなものを一応参考にしたさなければならぬわけでありまして、その数が大体十人以下といふのが多うございまして、その辺が適當ではないか、こゝういふふうに考へたわけでございます。實際は會社の最高経営陣といふものでございまして、多いからして積極的に悪いといふわけではないと思ひますが、まともなコンパクトな合體として運営する方が事務がスムーズに能率的でないか、こゝういふふうに一応考へたわけでありまして。

○早川慎一君 もう一度御尋ねたいと思ひます。あまり積極的に十人に限らなければならぬ御事情もないやうですが、そもそも日本航空株式會社の最初の設立のとき、民間の資本が十億、その後ふえまして十三億かと思ひますが、さうしますと、こゝういふものの成り立ちを無視して十人にされるという理由、たとへば常勤を十人に限る、さういふ意味ならやう承でできるのですが、ただこの會社に参加した人を、最初からの成り立ちを無視して人数をこゝういふふうに制限されることに ついて、何か特別の理由がなくはつかしいじゃないか、こゝういふ感じがします。何かそこには御意見があるのでしょうか、それは單に他の會社との振

り合い、上こうされたと了承してよろしいですか。

○政府委員(荒木茂久二君) 積極的な理由というわけではございませんが、先ほど申し上げましたように、こういった政府出資あるいは政府関係機関のそういった執行機関の数と比較いたしまして、一面またそういった今御指摘のような沿革があるわけでございます。

すが、それが多過ぎるという非難もありましたので、そういった点を種々勘案いたしましたので、このようにいたしましたのであります。

○一松政二君　ちよつと関連して、その重役の問題について……。先ほど航空局長は国際電信電話会社の例を引かれたけれども、日本航空とは、政府の出資その他は形は似ておるが、事業の性質はちよつと違うと思うが。二十五

人の今の定数は、これは合併やいろいろのいきさつで二十五人になっておったんだろうと思うのですが、人数を制限してきたのは結局、会社の運営よりもむしろ何か月々の手当てとかボーナス——ボーナスはほとんどないだろ

というような趣旨か。何かの理由がないと、ちよつとおかしいと思うのですが、その点はどうでしょうか。

○政府委員（荒木茂久二君） 内部分裂をしたとか何とかいふことはないのでございます。先ほどから申し上げますように、ほかの機関等をしんしやくいたしましたして、十人に落ちついたわけであります。

○一松政二君 日本航空というのはいくつかの客引き商売でしよう。それで幾らも手当を出さないで、ごひいき筋が多ければ多い方が、むしろ会社のために

す。これは意見になりますからそれだけを申し上げておきます。それで関連質問は一応終つておきます。

○山陽勝見君 興連して。今この骨鯢以外の役員について五千円というお話をごさいましたが、それは大体五千円と監督官庁としてお考えになっているという程度なんです。

○政府委員(荒木茂久二君) これは監

督官庁がどうかということではございませんで、従来ずっと前から、この設立当初から、そういう金額を支払っているということがあります。

○山縣勝見君　そうすると、もちろんこれは株式会社なんだから監督官庁が勝手にきめる問題ではないと思うのですが、大体その程度の報酬とお考えになつておられますか、今後とも。

○政庁委員（荒木茂久二君）　今までも

は、五千元が問題にあらずして、非常
 ○山縣勝見君 実は御質問したいの
 報酬の方はその程度で、結局、給料と
 いますか、手当といえますか、なる
 だらうと思います。

勤の日本航空会社から支給する給与が五千円程度だというその非常勤に対して、現在の日本の経済事情から見て兼職を禁止するようなこと、並びにまた

政府がそれに対して認可を与えるということと、日本の現在の経済事情から見て兼職を禁止さるべき役員が月給五千円内外である、しかもそれに対して政府は認可制をもつて臨むというよう

ているという点に対して、重大などい
いますか、現実を無視した事実ではな
いかと思うのですが、その点いかがで

すか。

○政府委員（荒木茂久二君） その非常勤の方だけを抜き出して考えますと、おっしゃったような点が生じてくるわけではありますが、会社の取締役は本来常勤といえますか、その運営に責任を

持って当るのが建前であらうと思いますので、法律の規定は本来この会社の運営を担当する重役を対象として規定したわけでございますので、従って、

四條の四のただし書でこれが通片上入つておるといふことでありますので、今非常勤の方だけを抜き出してお考えになりますと、今御指摘のようなものが結局クローズ・アップされてくわけですね。

○山縣勝見君 閣下質問でありますから、その点を重点的にお伺いしたいのであります。確かに第四条の四には運輸大臣の承認を得た場合においては、兼職禁止の規定の除外規定がありますけれども、やはり明らかに現実的

に見て、第四条の四を常時適用せざるを得ない。また適用するようではなればならない。日航というものが實際に、先ほど一松委員のお話のように、

いわゆる公社的存在よりもむしろ企業性を十分に持った企業体として十二分に活用した方がいいのですが、こういう点から見れば、私は十人が十五人で、練達堪能な、しかも経済人として

有館人を集めて、もつと木下会社の重役会にはあまり多くおりますとまたいけないこともありますけれども、しかし必ずしも十人に限定しない。しかも、兼職を禁止しては

て、しかも政府の認可制というようなものをもつては、おそらく私は日本に於ける経済界の事情から見て、

本航空のためになる一羽の財界人は、集まらぬと思うのです。現在この日本航空をどうするかということは、政府がせつかく助成措置を講じて日本航空会社をもつと業績を向上させて、そうして国家資金を有効適切に活用したいとい

すが、それならば、どうしても企業性を持ったものになければならぬ。純然たる公社性のものでつて、たとえ

ことは国鉄の二の舞を来たさしめるといふことではないのでありますから、国鉄の現在悩んでいるその欠陥というものを、日本航空会社の改正に當つてもよほど考慮しなければならぬ、そういう点から見れば、私は少くとも非常勤の者といふのは必ずしも人数を限定

は、これは実際、たとえば会社の経営というふうなものの実態から見れば、これはむしろ私は逆効果を来すのではないかと思うのです。

ことに、私は基本的にこういうふう
に考えるのですが、これは運輸大臣か
ら伺いたいと思うのでありますが、大
体日本航空に限らず、すべて政府は何

らかの助成措置を行わんとする際には、必ずその反面、政府の監督を強化するという問題がたえず出てくる。これは国家資金でありますから、国民の金を集めた資金でありますから、政府

適切な資金の運用をはかるといふことは当然でありましようけれども、多くの場合それが逆効果として、かえって政府の企図するところと反対の結果を

招来する。そういう面から、やはり今回日本航空に対して助成措置を厚くするのには、そうして結果として有効適切な措置ならいと思うのであります。が、たとえば非常勤の役員の人数の制限、ことに兼職の禁止、認可制、こういうもののごときは、私はむしろ政府の企図されているところは、結果としては逆の結果を来たしやしないかと憂えるのであります。これらの点に對して大臣の御意見を伺いたいと思ひます。

○國務大臣(三木武夫君) 非常にむづかしい点だと思ひます。その点は、いろいろの、これはやはり国民の税金を一般会社に補助金として注ぎ込んでいくのですから、そういう意味からいいたしまして、利子補給などの場合よりきびしい一つの援助の仕方でありまして、一般会社にやるわけですから、そうなつてくると、そこで政府がある程度その会社に対して監督権を強化するということがやむを得ないのじゃないか、こう思うのであります。しかしどの程度にするかというところは、やはりわれわれとしましてはこの点については、どの程度が適當だということについては、これはなかなかめんどろだと思ひます。法案を提出いたしました運輸省としては、この程度が適當であると考えて提出いたしましたわけですが、そういう点を委員会としてよく御審議を願ひなければならぬ点だと思ひます。

また非常勤の点につきましては、これは山縣委員から御指摘のように、これは例外規定ではなくなると思ひます。ごさいます。實際問題として、非常勤の場合における兼職禁止の条項が、やはり實際非常勤の場合には何かの職をお

持ちになつてゐることが實際問題として多いと思ひますが、その人数の点については、今まで、最初に日本航空ができたときにはいろいろないきさつがあつたでしょう。二十五名というのはいかにも多い。いろいろ民間の資本を集める場合に、各方面の協力を得たわけでごさいますから、どうしても人数が多くなつた。また現在においても十

三億のその資本構成の中には、やはり重役も多くなる要素を持つておると思ひます。そういう点から、非常勤も、五千円とは申しませうけれども、あまり会社の経営体として重役の多い形というよりも、それ自体の経費といふことばかりでなしに、いろいろな点でそういう会社の経営の形態といふものが、ただ単に月五千円だけにどまらなない場合もあるのではないかと感ぜられたりしますために、いろいろな方面から寄つての資本構成から考へてみて、これはもうどんな人数になるのであるか、ある程度はやはり制限をして、機構はできるだけ簡素化された形で經營するのがよいかといふこと、で、人数を制限をいたしたわけでごさいます。

○山縣勝見君 ただいま大臣の御所見を承りました。さすがに人数の点については私も二十五人は多いと思ひます。ただし、十人がいいかどうかといふことに対しては、十人では少し少いかと思ひます。といふのは、やはり日航は今後相當國際性を持つて、そしてあらゆる分野から、これを大きくいへば航空事業といふものはいろいろな事業の総合性の結果に基いて運轉していかなければならぬ点があるから、やはり各方面の練達な

經驗者、財界人を集めるという点から見れば、常勤者を入れて十人のごさいますから、十人では少し少いのではないかと感ぜられるのであります。

な、認可性と兼職の問題は、先ほど来るの申し上げた通り、私の見解としては、第四條の四に基いて、結局、實際にはほとんど兼職を認可するといふことに相なると思ひますが、そうならば、初めから規定上それを認容して、そして練達な人が法令上においてそれを吸収し得るような道をとつた方が適當ではないかと思ひます。

それから会長制を認めない理由はどういう点にあるのでございませうか、その点を。

○國務大臣(三木武夫君) この会長——日本の会社にも会長はありますけれども、實際問題として社長と会長との關係といふものが、やはり取締役會を代表するといふことになつてくると、やはり非常に複雑な機構になりはせぬか。会長があり、社長があり、あるいは会社の代表権を半分ずつに分けてたりしてゐるのがありますが、これは一應民間の株式会社の形態ではございませうけれども、一面に國策会社の性格も否定することができない、資本構成の上から、そういう会社として、あまりに、何と申しますか、機構が複雑になることもいかに最初は考へたのです。会長を置くという考へたのであります。たゞ、むしろ社長、副社長、こういう單純な形の方が、こういう会社の一つの機構としては好ましいのではないかと、結論は、こうなつて、過程においては、そういうことも考へました過程もございませう。

た。しかし法案を提出する場合には、そういう考へ方でどういふことにいたしましたわけでごさいます。

○山縣勝見君 これは議論にわたりますから、議論にわたることはできるだけ避けたいと思ひますが、私の見解を申し上げれば、現在の日本の經濟的な立場から見れば、今後は別でしようけれども、会長、社長はおそらくこれは現業の、常勤の、しかもこれを専心行ふ人でなければならぬと思ひます。技術的にもまた經營の面においても、専門的な知識を持つた人であることが適當です。しかし現在の日本航空の段階においては、会社全体の大きな運轉をどうするかという点については、必ずしもさういふ人が最高責任者として適當であるかどうかといふことに対して疑問を持つので、現在の日本航空の發展の段階、また日本の財界、經濟界の現状から見て、一番私が適當だと思ひるのは、やはり専心それに當る社長、しかもそれは航空事業に對して相當専門的な知識と經驗を持つた人。しかもその上には、さらに私は、法律に一応觸れるかもしませんけれども、最も適當な形としては、兼職を許さるべき、しかも日本經濟あるいは國際經濟全体にも相當知識經驗を持つてゐるような会長を置いて運轉するのが、一番いいのではないかと思ひますが、これは意見にわたりますからよろしうですが、そういう意味から見て、大体私は、なぞこいう質問をするかといふと、日本航空の運轉といふものに対して、基本的な考へ方、たとえば兼職の問題、会長制の問題、それらを通じて基本的に、いかに公社に對する政府の監督

権を重視して、一つの企業体は、もちろん政府の助成に基いた企業でありませうけれども、航空事業といふものは、もつとフレキシブルに運轉をまかしてその業績をあげるのが適當ではないか、その思ひますので、ボードの問題にしても、もう少しフレキシブルを持たして、もう少し何らか政府の重圧のもとにおいてボードが運轉されてゆくという觀念を、少しでも取りたいという觀念が、それからもう少し簡単に伺ひますが、私は日本航空会社の今回の改正の重點は、やはり國鉄にも通ずる問題であつて、やはり今後日本航空といふものは、企業体として、政府の助成のもとにおいてできるだけ柔軟な運轉がされるべきである。そしてそれによつて企業性を全面的に發揮して、赤字經營から脱却して、さらに健全な会社の基礎のもとに國際的に打つて出るということが必要ではないかと思ひます。が、私は今回の改正に當つて特に注意さるべきことは、日航法が制定された以後の日航の業績、これが當初政府が考へられた、そして大体改正前の、日航法の制定されたときにおける日航の業績の予想と、その後の日航法に基いて運轉された日航の業績に、非常な懸隔が出てゐるのですが、私は先ほど来ボードを中心にお伺ひしてゐるのは、その点をつかいたためにお伺ひしてゐるのです。

会社の經營は、いろいろ御議論もありますけれども、やはりそういう点に、日航が過去、制定後の運轉に、法律の重圧のもとに運轉して、いわゆる柔軟性を欠いたために赤字が予想以上に膨大になつた。この点が今回の改正

においても相当考慮すべきではないかといふこととありますが、この当初制定されたときのもくろみと、その後の業績との間に、非常な経営上赤字の増大であるが、それに対してどういふ理由で間違つたか、またその原因はどこにあるか、今後さうな赤字は今回の改正によつてどのように克服され、また経営上改善されるかといふ点をお伺いします。

○政府委員(荒木茂久二君) 新日航が発足しますときに、将来の収支を予想を立てて、おそらく委員会でも資料を配付してごらんいただいたと思うのです。そのときの実績とはだいぶかけ離れてきた。国際線と国内線とに分けて考えまして、国際線につきましては、実は支出の方、いわゆる経費の面も若干上回つておりますが、収入面でも若干できていたかつたといふ点に、見込みが違つた大きな原因がある。国内線につきましては、実は収入面におきましては、いわゆる人の乗つておる数からいいますと、お客さんの数から申しまして、大体予想の数字に來ているわけですが、収支のバランスの予想が食い違つてしまふ原因だらうと思ひます。なお、国内線につきまして収支が合わない原因について申しますと、この前に御説明申したように、運賃に対する算定が甘過ぎたといふ点がありましたので、これは是正をいたしたわけでありませう。

化されたのでありますが、これは役員の問題等もありませうが、さらに重要な点は、会社の運賃に當つて資金計画あるいは事業計画、そういうふうなものに対して相当広範囲の命令権を法令上確保されておりましたが、従来の法律は、第十二条で、重要な施設の譲渡といふものに對して監督権が規定されておりました。私はやはりこういうふうな、もちろんこれは政府の財政資金の相当投下された会社でありますから、先ほど大臣が仰せられたようなこともございませうけれども、会社の運賃といふ、營業といふ点になれば、やはり一つの純然たる營業であつて、他の一般の会社と同じでありますから、營業といふ点になればできるだけ——もちろんこれは重役の問題になります。が、もしもそういうふうな政府の方針に反する場合においては、役員任命権といふものは、認可制は少くとも上級のものに対しては政府は持ちになつてゐるのであるから、法令上の会社の運賃については、できるだけそれらのボードが、会社の最高首脳部といふものが自由適度に運賃計画を立てて、そうして運賃できるやうなふうにした方がよいと思ひますが、今回の第十二条を相當強化して、今回の第十二条の二に相當いろいろ命令権を確保されておるのではありませんが、これに對して何らかもう少し会社の運賃上幅のある運賃がござますやうなお考えがござますやいなや。あるいはまたどうしてこういうふうなものを置かないといけないのであるかどううか。それについてお伺いしたい。

○國務大臣(三木武夫君) 實際の運用としては、いろいろ事業の内容干渉はできるだけいたさないつもりでございませう。今山縣さん御指摘のように、實際資金の構成からいいたしますならば、政府資金の方が圧倒的に比重が重いのでありませう。こういう事業の性質上、やはり企業性と申しますか、そういうものを生かしたい。こういうサービス事業といふものが、國營とかあるいは公社の企業形態よりも、やはり民間企業によさる維持する方がよい、こういう見解で、いろいろ公社案の見解を持つ方もあつたのでありますけれども、それはわれわれとしてもとらなかつたのでございませう。

しかしながら、今後やはり国際航空にいたしましても、これは相当路線を延ばしていかなければならぬ。まあ今一番われわれは考へておりましたのは、東南アジアの航空、来年の一月一日にはバンコックまで延ばしたい。これはまあ必ずしも飛行機を特別に必要ではございませう、ある程度の乗客もある見込みでございませう。一月一日からいにはバンコックまで延ばしたい。できるだけすみやかに、その次はラングーン。賠償問題もございませうから、まあこれはその次に、明年中にはこういうことを実現したいと思つておるのであります。行く行くはニューデリーくらいまでは日航機が行くようにしたい。そういうアジアの航空の次には南米なども考へられますが、どうしてもこれは、今の香港航路から先に延ばすことが必要であります。

○山縣勝見君 たいだいま運輸大臣から、ボードの問題、会社の運賃上の問題に對して、實際の運賃上に當つては、先ほど来私の述べておりました見解にほとんど近い見解を承りまして、私は非常に欣快に思ひます。でござますれば、さうなことを、また法制上、ある程度の國家の財政資金の投下されるものに対しては、法制上の形として必要ならぬ必要だといふことはよく承さるるのであります。ただし、せつかく大臣のお考えがさうなことでありますから、法制上必要な最高限度においてはこれを適當な改正をいたすようになおお考え願へますれば、非常にけっこうだといふことを申し述べて、私の質問を打ち切ります。

○一松政二君 運輸大臣に伺ひたいのですが、いわゆる監督規定といふものが、今までの日航法においても、これを監督し、数字をとり、實際上いろいろなことを言うのは、一係官なのだ、大蔵省の。さうして大臣や局長などといふものはほとんど最後の締めくくりかなんかに、その係官の屬僚的な考え方を聞いておやりになつておるのが、實際に近いのだらうと思ひます。取らるるに、大蔵省へまでも予算をいくやうなふりに行つておるものが實際であると思ひます。監督規定を嚴重にすればするほど、そこへさういふ問題が起つてくる。今までも私はかなり微に入り細をうがつて、さうして場合によつちやあ、結局、江戸のたきを長崎でとるのか、あるいは自分の言つたことがさほど重点が置かれなければ何かほかのことですぐ当りあつたことが、人間だからありがちなことです。さうして肝心の目的とする營業の成績を上げる方は、手足を縛ることによつて氣をくさして、さうしてこれは山縣委員も僕は同じ角度から論じられてゐると思ひますが、事業の經營といふものはそんなものじゃない。数字で表われて、さうして数字をひねくり回して、いろいろ理屈はまあつくかも知れませうけれども、大蔵省の一つの机の前におつて何かさ

きつたことをやる者と違ひまして、それは実際、経営上においてはあらゆるんことが起つてくる。それをあとから結果から見て、これはもう必ずその結果から見て、どうだこうだ言うにきまつてゐるのです。そうしてその言うことをきかなければ金を出してやらぬ、これはけしからぬじゃないかというのが、大体落ちになりはしないかを私は憂へるのです。

これは運輸大臣でも、あるいは航空局長でも、あるいは大蔵大臣なり次官なりが、直接こうあるべきじゃないかと大局的にお互いに相談をして、そうして適當なところに落ちつくならば、私は何をか言わんやと思うのだけれども、多くの法律を嚴重な監督規定にすればするほど、今度はその専門の係官ができてきて、その専門の係官はいかに小じゅうとの存在になるわけです。これが私は官僚機構なり政府あるいは公社等のふるわない原因にならぬか、それは人間でありますから、どうもその個人感情が、はさむなといったつて場合によればそれはさむような事態が起つてきがちで、社長や専務は、会社の経営よりは、大蔵省の係官に頭を下げてその了解を求むることにききやうとするような私は結果が心配になるわけなんです。今までも私はあつたと思ひます。それが今度は、法律上さらにそれを、当然今までだつて金を借りる——これは銀行で金を民間の人が借りるにして、何ら法律上の規則がなくたつて簡単に借りられない。それじゃあもうからぬじゃないかと思ひますが、銀行に金を借りに行けば、みんなそれなんです。日本航空は、自分で借りるとな

ればどうしても政府の保証が要る、あるいは政府の口添えが要るということになれば、どうしても大蔵省の了解を得なければならぬ。これは規定がなくとも私は資金面においてはもう現在監督ができてゐる。また、それをやらなかつたら大蔵省が承知しませんから、どうも嚴重な規定ができると、かえつてそれが所期の目的を達しない。さつき山縣委員の言われたように、会社をしゃちこばらして、そうしてどうもこの企業までかたくなつてくるといふ心配があるので、おそらく運輸大臣もその点は私は同感じゃないかと実は思ふのだけれども、その運用の、係官の考へ方がまあ一番の問題になるので、私も、できればこういう問題はなるべく経営者の良識に待つて、そうしてもしあやまちがあれば、これを嚴重に是正する方策はとらなければならぬけれども、経営の微に入り細をうがつて一々説明を求めるといふ方向には、なるべく運営をやつていただきたくないと考へるのですが、運輸大臣の御意見を承わつておきたい。

○國務大臣(三木武夫) 一松さんの御指摘の通り、経営の内容に、微に入り細に入り、役人が干渉するということとは、私はやるべきでないと思ひます。ただし、たとえば事業計画に、今後はやはり相當な金額をこれは補助しなければならぬ。あるいは事業計画にしても、どこまで路線を延ばしていくかという計画は、政府が次の予算を組むにしても、どうしても知らなければならぬことで、またそれは補助が伴うのですから、事業計画なりあるいはまた資金計画なりということは、こちらがいろいろ干渉するといふような立場ばかりではなく、これを大いに助成する立場からいつても、突然にこういうものが、計画書なしに、今すぐどこへ路線を延ばすからといったところ、政府が補助金を出せるものでもございませぬし、資金も出せないのですから、この政府の監督権の強化は、いろいろ事業経営上に対してめんどろなことを言うといふ場合だけの立場でなくして、会社のいろいろな事業、國際路線なんかの事業計画を擴張する上においての便宜があるという面も私は考へられなければならぬと思ひるのでございます。

そこで、非常にこういう形態は、純然たるやはり資本主義的な経営のカテゴリーの中に入つていない。とにかく國の資金が三十億も三十億も、資金も、補助も出している。そうなつてくると、またこれはタックス・ペイヤーの國民の立場からすれば、これはやはりわれわれの税金を使つておるのだから、それに対して、國民に対して責任を政府が負つてもらわなければならぬという國民の感情がある。そこにやはり純然たる自己資本ではなく、政府の資金が入つてきた会社はどの程度に会社の形態を持つていくかということとは、非常にめんどうだと思ひます。國民の側から見れば、良識にまかしてそうして全部やらせるといふことは、私は國民の側からいへば、これは損をした場合にだれが一体責任を負ふのか。おれの税金を使つて、これはやはり國民に責任を負ふものがなければならぬというところで、ある程度のやはり政府がそれに対して監督をしてくれるというところ、この事業の場合からいへば、そういう立場から要望されると思ふのです。結局はどの程度にこの監督権と企業性との線を引くかということに、この法案を立案いたしました場合の苦心が存したといふことを、一つ御了承願ひたいのでございます。

○一松政二君 運輸大臣のおつしやることもよくわかるのです。それに、私も國が資金をつぎ込み、援助するのに、野放しに自由にまかせろといふことを言つてゐるのではございませぬけれども、とかく大局の今のような線では、監督するにあらずして、まあ俗にいえば、嫁いびりといひますか、小じゅうとめいた干渉が、いふ行爲にわたつたがる傾向がある。外國に人を一人かりにしようといふても、これはもう最近のことであつて、外國に人を一人とればすぐドルの問題があるといふこと、なかなか容易なことではうんと言わないといふうわさも聞いているわけなんです。それで日航の當局に言わせると、一カ月に一人のお客さんをとれらうサービスもできない、手不足で悩んでおるといふことも聞いたことがあるわけなんです。ところが、そういう今のような計画や、將來にわたる問題の相談ではなく、日々の微に入り、細をうがつうちに、從來においても為替の關係にことに損などしてゐるからやかしう言われているらしいのです。そこで、それがますますひどくなると、結局、角をためて牛を殺すといふ弊に陥らないうようにしてもらいたいといふのがわれわれの希望なのです。

○國務大臣(三木武夫) それは今後行政指導において、御希望のよう

に、こまかいところに一々干渉するようないことは断じていたさないつもりでございます。

○一松政二君 私は、この今の運輸省に対する関連の質問は、一応これで終つておきます。

○仁田竹一君 第四条の三、第四条の四、十二條の運輸大臣關係の監督の必要なこと等が議論が尽されたのでありますが、私もまあ簡單、率直にお尋ねいたしますが、いかにもこれは役人の喜びそふ法律だと思ひます。ところが、実業家から見ると、これは一種のナンセンスです。率直に申し上げます、今日の日航を再建したくなくならぬが、これではほんとうに再建をする力量のある実業家、企業家がおりますか。その見通しがおつきになるかどうか。これはこの法律で、私も望むような人はこんなものを見たら、おそらくあれですよ、重役を承諾なさるのだらうと思ひます。そこで議論は尽きておりますが、このような法律によつてあなた方が望んでおる立派な人が重役を御承認なさるお見通しがあるかどうか、これを私はお尋ねしておきたいと思ひます。

○國務大臣(三木武夫) これは御承知のように、株主總會でそこで互選をされまして認可を求めてくるのですから、インシアチブは株主總會にあるわけなんです。政府の任命制度にはなつていないのですが、そういう点で、日航を愛し日航の將來の發展を願ふ株主總會は、適當な重役を御推選されるものと、こう期待しております。

○仁田竹一君 それはもう當然でありますけれども、ところが、株主總會で選挙いたしましたとしても、受ける受けない

はその人の自由なものでありますが、その人が果してこの法律を見て承諾をなさるか、承諾をなさるかどうかが、まずそれとてやはり大臣の認可を得なければならぬということになっておりますが、大臣の許したいと思う人はなつてくれず、大臣がいやだと思ふ人がある、選挙しなくちゃならないといふたうなことになるはしないかといふことを、私は多分に心配しております。これは議論は尽きましたから、私もから見ました場合に、このようなどるも監督、認可、許可、兼職はまかりならぬ、しかも五千円の報酬をもらつたためにといふやうなことになるはしないか、とうていそりつぱな人は重役にはならぬだろうと、私も実業家から見た感想を申し上げて、これ以上私は申し上げません。

○早川 一君 私資料をもうだいしたいのです。現在の役員陣ですね、この人の名前、それから担当の職員のざつとした経歴、それから株主の名簿ですね、そういうものを一つ資料としていただきたいと思います。

○一松政二君 私はまたほかの問題で大臣に質問したい。

○委員長(加藤シヅエ君) では、早川委員よろしくごさいいますか。——資料の要求、承知いたしました。

○一松政二君 この日本航空の經理は、要するにお客さんがたくさんあることが一番必要なことです。国家が助成を出して、そうして資金まで償ふ、そして税金から赤字の補てんをしなければならないような会社を現在抱えておるの、政府がこれに對してたとえは海外に渡航する日本人の、しかも税金の中から行く官吏、まあ公務員諸公、

これは往復について政府はいかなる助成措置を、助成といひますか希望を公けにしておるか。これはまたいろいろ他の同業者との関連もあつて、表向きに日本航空を利用すべしといふふれも出されずまいが、しかしそれは以心伝心で、お互いに自国のものを利用するといふのは、これはどこの国でも私にあると思う。それに対して現政府がいかなる措置をとられておるか、伺いたい。

○國務大臣(三木武夫君) ちよつと速記をとめて下さい。

○委員長(加藤シヅエ君) 速記をとめて下さい。

○委員長(加藤シヅエ君) 速記を始めて下さい。

○一松政二君 もう一つ、蒸し返しかもしれないけれども、取締役会長、いわゆる会長制というやつを——社長だとおそらく兼任は認められないだろうと思ふ、かりに許可をするにしても、そうすると、日本航空だけに朝から晩までおらなければならぬ、社長ということになると、それはさつきから論じられておる通り、やはり希望の人が得にくいと思ふ。これはやはり社長は専念するのであつて、取締役会長はやはり相當の、まあだれが見ても、國際的に見ても國內的に見ても、広い視野にわたる人が私はある方がいいと思ふ。それでないと、一つの企業の社長といふことになる、ある程度やはり限定されるんですね、手前、力量という問題で。こういう國際性を帯びたやうな会社のものが、私はやはり単なる何かの一つの製造工業と違つて、その利潤を上げるのに、工場の経営なり、ある

いは組織的に何か動いていさすればそれで事足りるというところで私はないやうな気がする、これはやはり會長制をこれにやめた理由が、先ほど私は運輸大臣から聞いたのだけではちよつと納得がいかなないので、これを特に何かさつき、まあ仁田君が端的に言われたやうに、この規定を見れば、実業家なんかはばからしく、だれがなり手があるかと、その点から見れば、その通りなんです。いわんや會長の報酬が幾らになるか知らぬけれども、大蔵省がやかましく言つて、そうして航空の方のことをやつて、大蔵省に日参するかも知れぬやうな所へ、私は相當な人物が行く気がしないと思ふ。今までやつてい

人ならば、あるいはもう仕方ないから行くかも知れぬけれども、兼職を禁止されてさか、この法律をかりに改正するにしても、あるいはわれわれが修正するにしても、法の建前から行くと一応まあ社長まで兼職してよろしいとはまさかやれないでしようから、兼職禁止になる。そうすると、兼職禁止の會長はまあむろん得られないし、社長も兼職禁止になるといへば、兼職を許される大物會長といふやうなものは社長になりつこはない。そこでその点でもある程度現在よりも私は、まあ現在ではちよつと會長が欠員になつておりますけれども、現在よりは改悪じやないかと思ふのです。これを兼職を禁止したのはさつきもただ専念するといふ意味で、専念といつたつて、これはお客さんの商売なんだから、自分か幾ら社長室におつて、電話を受けたりかけたり、あるいは部下を奮勵し

てみても、別段それによつてお客さんがふえるわけじやない。お客さんがふえなかつたら、これはもう日本航空に關する限り、これはもう根本的にだめなんだ。そういう意味で、これは大蔵省とあなた方だいぶん論じておるだろうと思ふが、もう一ぺんあなたから御答弁伺いたい。

○政府委員(荒木茂久二君) 大臣から御答弁申し上げた通りでございますが、普通の常識的に考えてみまして、會長と社長といふものの最高の責任といふのはどこにあるか、はつきりしないのじやないかといふやうな気がしますし、やはり社長といふことで、その人が会社の經營の中心となつて、その人が責任を持つてやる。その社長のもとに他の重役が一致團結するといふ体制が望ましいのじやないか、こゝういふふうに思ひます。

○一松政二君 これはもう、そうすると、意見になりますけれども、私どもはそれではやはり、どうもわれわれの希望するやうな日本航空といふものじやなくて、むしろわれわれから見れば、少し程度の下つたやうな日本航空といふものの陣容ができそふな気がして、われわれは非常にそれを遺憾に考へるのです。これはまあ意見にわたりませんが、また法を修正するも修正しないも、これはまあ航空局長に聞く問題でもございませぬけれども、われわれが寄つて一つお互いに意見を交換してみたいと思ふのです。どうも、要は日本航空が競争市場に立つて、そうして營業成績を上げて、そうして國民にサービスができれば、それが一番いいことなんですから、監督規定を置いたり手足を縛ることが、私は繰り返しにな

ります、逆効果を生む危険がある。私は野放しにしろという議論では絶対ございせん。けれども、この法律の改正をわれわれながめてみれば、その底に流れる考え方、われわれと若干の食い違いがある。あるいは航空局長もおそらくさういふお感じを持つておるのかもしれないけれども、それはもう立場もありましようし、そこまで申しませぬけれども、これから先はお互いの意見になりますから、この航空法に關する限りは、一応この程度に考へておきます。

○早川 一君 ちよつと航空局長にお尋ねいたしますが、十二条の二の一項と二項ですが、二項は「適正な運賃を確保するため」に「必要な命令をすることが出来る」と、こゝうありますが、一項だけで不十分だといふ御見解を一つ伺いたい。

○政府委員(荒木茂久二君) 大体一項で、あらかじめ事業計画、資金計画、収支予算、その一番中心は資金計画だと思ひますが、それを認可の上決定する。それから変更をしようとするときにも認可を要すると、こゝういふことになつておりますので、二項の働く場合はきつめてレア・ケースじやないかと、こゝういふふうに考へております。ただまあ非常に事情の変更があつたにもかからず資金計画に変更がなされないといふやうな場合に、ごくまれに二項が使われると、こゝういふことだらうと思ひわけでありますが、大抵の場合は一項で十分用が足せるものと、こゝう考へております。

○早川愼一君 営業年度はやはり何ですか、この会社の定款によつていくわけですか。一年二期ですか。

○政府委員(荒木茂久二君) 本会社の定款でございますが、本会社の営業年度は二営業期とし、四月一日から九月三十日まで、十月一日から三月三十一日までとするということであつて、営業年度はちやうど役所のやつと一致しておるわけです。

○早川愼一君 一年一期ですか、二期ですか。

○政府委員(荒木茂久二君) 二期です。営業年度としては一つでございます。それが営業期として二つに分れておりますから、決算は二回やつておるわけがあります。

○早川愼一君 この十二条の「毎営業年度の開始前に」ということは、一年の継続ですか。

○政府委員(荒木茂久二君) そうでございます。

○委員長(加藤シツエ君) ちよつと速記をとめて下さい。

〔速記中止〕

○委員長(加藤シツエ君) それでは、速記を起して下さい。

じゃ、本日はこれにて散会いたします。

午後三時五十九分散会

昭和三十年六月二十八日印刷

昭和三十年六月二十九日発行

參議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局