

そこで政府は私設鉄道法よりも建設・運転・営業等の規定を緩和した法律の必要を認め、軽便鉄道法（明治43年法律第57号）を制定し、同年8・3より施行した。この法律はわずか8箇条からなり、その内容は**軽便鉄道**を敷設しようとする者は主務大臣の免許を要し、線路は原則として道路上に敷設することを禁じたが、私設鉄道法（一部）、鉄道営業法、軌道の抵当に関する法律、鉄道船舶郵便法を適宜軽便鉄道に準用すること等を定めているに過ぎなかった。

なおこの法律の付属命令としては、軽便鉄道法施行規則、軽便鉄道営業規程、軽便鉄道会計準則、軽便鉄道営業報告書様式、軽便鉄道台帳規程、軽便鉄道統計規程がある。

この法律は上記のように重要な事項のみにかぎられた簡単な内容であり、しかも軽便鉄道補助法（明治44年法律第17号）による利益補給制の助長策も採られたので、これらが原因となり、軽便鉄道の発達の機運を生み出したが、後日地方鉄道法（大正8年法律第52号）の制定に伴ない、私設鉄道法とともに廃止された。——私設鉄道法。地方鉄道法。（荻口重造）

けいやくじむきてい 契約事務規程 国鉄が締結する売買、貸借、請負その他の私法上の契約に関する事務の取扱方を定めた規程。

1 制定の経緯

従来の国鉄の契約制度の根幹をなしていた旧契約事務規程（大正11・7達第546号）は、遠く帝國鉄道会計時代の制定にかり、そののちいくらかの小改正をみたが、国鉄が昭和22・4国有鉄道事業特別会計となり、さらに同24・6公共企業体となつてからも改正をみないままになっていた。しかしながら国鉄の契約方式については、昭和23・12日本政府宛連合軍最高司令官から「日本国有鉄道をして適正な調達政策を確立させることについて」という覚書が発せられ、ついで国鉄と連合軍民間運輸局との数度にわたる折衝を経て、最終的な覚書が昭和24・10に発せられて以来、政府としては当時すでに公共企業体となつていた国鉄に対して、これに関する立法措置を講ずる必要に迫られていた。昭和24・12法律第262号による日本国有鉄道法の一部改正は、鉄道事業の高度の能率経営に役立つような公共企業体としての国鉄の会計を規律し、官庁会計制度の根幹をなす財政法、会計法、国有財産法、国有鉄道事業特別会計法そのほか従前の国有鉄道事業の会計に関し適用される法令の適用を排除することに、そのおもな目的があったことはいふまでもないが、当時の法律改正に当っては、この点の立法措置が重要であったことも否定できない。国鉄の契約制度の現体系の基盤は、実にこの法律改正により導入された第49条（契約）の規定であるといえる。すなわちこの法律改正により、昭和24・12以来、国鉄においては公正協議による契約というわが国では全く新しい契約方式が制度化され、この点については、日本国有鉄道法（以下「国鉄法」という）第43条の規定にもつき制定公示された日本国有鉄道会計規程（以下「会計規程」という）第9章契約においてその大要が示されていたが、これにもとづく契約事務規程については、なんらの改正をもみないままになっていた。また従来の契約事務規程は、旧会計法（大正10年法律第42号）、旧会計規則（大正11年勅令第1号）、旧国有財産法（大正10年法律第43号）を基盤として制定されたものであるが、これらの現行法令である会計法（昭和22年法律第35号）、予算決算および会計令（昭和22年勅令第165号）、国有財産法（昭和23年法律第73号）も、前述のように、昭和25年度からは国鉄に対しては適用されないこととなった。

よって国鉄における現行の契約制度の根幹をなす国鉄法第

49条（契約）、日本国有鉄道法施行令（以下「施行令」という）第24条（契約申込者の資格）、第25条（契約方式の特例）および会計規程第9章の各条項ならびに「政府契約の支払遅延防止等に関する法律」（昭和24年法律第256号、以下「支払遅延防止法」という）、建設業法（昭和24年法律第100号）など国鉄に対して適用または準用される諸法令に準拠して、新しく契約事務規程を制定する必要に迫られた。しかしながら新しい契約体制を規律する手続規程の制定は、長年にわたる国鉄の契約制度の根底を変革するものであり、一朝一夕にはよくなし得ないところであったので、とりあえず暫定的な諸通達によりこれが実施を図り、その間他官庁、公社、民間事業などの契約方式、さらに諸外国の例をも研究し、これが整備に努めた結果、昭和31・7総裁達第482号「契約事務規程」が制定され、同年9・1からその実施をみるにいたった。この規程の制定に伴ない、従来の契約事務規程はもちろん、従来の契約事務規程の補足規程である「指名競争契約又は随意契約による建設工事の範囲について」（昭和27・10・10公報依命通達）、「建設工事以外の場合の指名競争契約又は随意契約の範囲等について」（昭和29・9・2公報依命通達）、「入札保証金及び契約保証金の取扱等について」（昭和26・3・31公報依命通達）、「法律第256号の取扱手続について」（昭和25年依命通達）および前金払及び概算払取扱規程（昭和28・1総裁達第58号）の各通達類はこれを廃止することとなり、新たに担保取扱規程（昭和31・7総裁達第483号）、前金扱及び概算払取扱規程（昭和31・7総裁達第486号）など新しい契約事務規程制定実施に伴ない、関係諸規程の整備が行われた。

2 現行規程の概要

国鉄の契約制度の基盤となるべき関係法令は、昭和28・10施行令の一部改正をもって一応その整備をみたが、これが実務については、長年にわたり慣行化した長所もあるので、基本法令に準拠すべき点を除き、そのほかはなるべくその内容において旧規程を踏襲することとし、また第一線の実務担当者の執務に資するため、日本電信電話公社の契約事務規程と同様、契約書をひな形としてこの規程の付属書式に掲げることとなった。その編成は、第1章総則 第2章競争契約 第1節公開競争契約 第2節せり売 第3節指名競争契約 第3章公正協議による契約 第4章随意契約 第5章契約の締結 第6章契約の履行 第7章契約の解除および変更 第8章雑則 附則 別紙となっている。契約書式省略。

第1章総則において適用範囲、用語の意義、契約担当役、契約方式、競争の方法、契約関係帳簿など契約に関する総括的事項を規定している。

第2章競争契約においては、契約の相手方を選定する方法としての競争入札と、せり売とをあげている。いずれも不特定または特定の多数の者をして競争的に契約条件を提示させ、そのうち最も有利な条件を提示した者ととの間に契約を成立させようとするものである。競争者が互にほかの競争者の提示する条件を知らないで、自己の条件を書面で提示するものを入札といい、売却の場合で、互にこれを知りつつ口頭で自己の条件を提示するものをせり売という。なお、競争入札の方法による場合で、不特定な多数の者をして契約条件を提示させるものを**公開競争契約**、また特定の（国鉄が指定する）、多数の者に契約条件を提示させるものを**指名競争契約**といい、競争入札およびせり売の場合ともに競争の対象となる契約条件は、もっぱら契約価格にかかわらしめていて、履行の期限・数量・品質などについては全く考慮されないのが現状である。なお後述する公正協議による契約においては、単に契約の相手方として不適当な申込者を