

いしつぶつ

(3) 現在の国有運輸組織を根本的に改変し、鉄道財政を建て直し、国有事業をして商業のベースにより健全な活動ができるよう法的規制を大幅に緩和する必要がある。

(4) 本項は BTC の改組、財政的援助、企業活動の自由について具体的な提案を示したもので、次のような重要な内容を含んでいる。

国有運輸の最高機関としての BTC を廃止し、独立の公共企業体イギリス運輸公社(British Railways Board)・ロンドン運輸公社(London Transport Board)・イギリス運輸ドック公社(British Transport Dock Board)・内陸水運公社(Inland Waterways Board)・運輸持株会社(Transport Holding Company)を設置する。BTC は 1959 年末現在総額 20 億ポンドの負債を負っているが、このうち 16 億ポンドは鉄道の、4 億ポンドは鉄道以外の企業の負うものである。鉄道の負債のうち 4 億ポンドは、これまでに累積した営業欠損に相当するが、今後返済の見込みのないものとして切り捨て、8 億ポンドは金利も返済義務もつけない封鎖勘定に繰り入れ、合計 12 億ポンドを鉄道の負債から取り除く、残りの 4 億ポンドは 1955 年以降実施してきた近代化計画の投資総額に合致するが、これに対しては一般の条件による利子付借入金として今後も継続するものとする。企業活動の自由については、運賃の迅速、適切な調整を妨げている従来の法的制約を大幅に軽減し、鉄道(ロンドン運輸を除く)に自己の裁量で自由に運賃・料金を決定できる権限を与える。このため運輸審判所の権限は大幅に縮小する。

参考文献 Ministry of Transport; Reorganization of the Nationalised Transport Undertakings. A. J. Pearson; The Railways and the Nation. イギリス国有運輸事業の再編成(1961・5 日本国有鉄道)。(柄沢 貞治郎)

いしつぶつとしていくいきおよびしていほかんえき 遺失物の指定区域および指定保管駅 昭和 33・3・10 法律第 5 号により、遺失物法の一部改正に伴い新たに設けられたものである。すなわち遺失物法第 10 条ノ 2 において船車建築物その他施設の占有者のうち、遺失物を保管することが適当と認められる法人は、これを保管しなければならないことが定められ、また、この遺失物法を受けて遺失物法施行令第 11 条および第 12 条において日本国有鉄道が指定されているとともに総理府令附則第 3 項にこれが取扱いをする区域を定めている。

したがって、遺失物取扱規程にいう指定区域とは、後者の取扱区域をいい、指定保管駅とは指定区域内に所在する駅のうち、拾得または拾得の届出のあった遺失物を集約し、これを法定保管期間が満了するまで保管する駅をさしている。指定保管駅は、

指 定 区 域	指定保管駅	
東北本線 津軽線 奥羽本線	青森駅から浅虫駅までの間 青森駅から三股駅までの間 滝内信号場から青森駅までの間 及び滝内信号場から浦町駅までの間	青森駅
篠ノ井線 大糸線	広丘駅から冠着駅までの間 松本駅から島内駅までの間	松本駅
中央本線 西本線 東海道本線	名古屋駅から定光寺駅までの間 名古屋駅から弥富駅までの間 名古屋駅から堀川口駅までの間 名古屋駅から白鳥駅までの間 及び西島駅から名古屋港駅までの間	名古屋駅
北陸本線	大士呂駅から森田駅までの間	福井駅
山陽本線	魚住駅から明石駅までの間	明石駅
予讃本線 高德本線	高松駅から鬼無駅までの間 高松駅から屋島駅までの間	高松駅

主として遺失物拾得者等の利便を考慮して選定したほか、保管施設等のある重要駅を指定している。現行の指定区域および指定保管駅は、昭和 33・6・20 公示第 207 号により、表のとおり定められている。(中山文雄)

いずきゅうこう 伊豆急行(鉄道)

(1) 事業者の概要

名称 伊豆急行株式会社 本社 東京都渋谷区大和田町 資本金 30 億円。おもな事業 地方鉄道・索道・不動産業・ホテル・鉄道従業員 450 人 保有車両 電気機関車 1、電動客車 19、制御客車 11、付随客車 6、有がい(蓋)貨車 2、無がい貨車 4。

沿革 昭和 34・2・9 伊東下田電気鉄道株式会社発起人が免許を受け、同年 4・10、資本金 10 億円で会社を設立、昭和 36・2・20 現社名に変更。

2 地方鉄道線

国鉄伊東線伊東駅に連絡、伊東・伊豆急下田間 45.7km、単線、動力電気、軌間 1.067m、昭和 36・12・10 全区間同時に開業。

沿線は伊豆半島の東海岸で山岳地が多く、全線の $\frac{1}{3}$ は、ずい道および橋りょうである。この鉄道は鉄道敷設法の子定鉄道線路の一部であるため、免許には将来国鉄が買収しようとするときはこれに応じることの条件が付されている。車両は 1 等車があり、国鉄の熱海まで乗入れ運転も実施され、国鉄は東京から伊豆急下田まで電車を直通させている。



3 沿線の観光地

伊東・熱川・片瀬白田・稲取・河津・蓮台寺・下田の各温泉、天城山・大室山・今浜海水浴場・石廊崎燈台・川奈ゴルフ場等のほか名勝、史蹟に富み、温暖な気候に恵まれ産物も豊富である。

4 運輸概況

年 度	年 度		
	昭和 36	37	38
旅客輸送人員(千人)	1,227	3,910	4,450
人キロ(千)	36,786	116,287	127,902
貨物輸送トン数(千t)	2	21	32
トンキロ(千)	87	866	1,326
旅客収入(千円)	181,182	586,329	636,233
貨物収入(〃)	2,092	19,595	22,682
運輸雑収(〃)	9,015	36,688	63,912
収入合計(〃)	192,289	642,612	722,827
営業費(〃)	276,643	989,012	1,019,791
営業利益(〃)	△84,354	△346,400	△296,964
営業係数	144	154	141

(木川 卓)

いせわんたいふうさいがいきろく 伊勢湾台風災害記録

昭和 34・9・26(1959) 愛知・岐阜・三重の 3 県下を襲った伊勢湾台風(台風第 15 号)はみぞうの災禍をもたらし、国鉄もまた東海道本線・武豊線・関西本線をはじめ、その他の線区においても大きな被害を受けた。被害総額は 30 億円をこえ、殉職 3 名を含めて 7 名の職員を失った。

被害の最も大きかったのは関西本線で、他の線区がおおむね 10 月中に順次復旧開通したにもかかわらず、3.6m という記録的高潮のため 60 日間も水没の状態であったので、全線が完全に復旧したのは、同年 11・25 となった。このような被害状況、台風襲来による緊急措置概要、復旧状況等を詳細に記録し、あ