

中央闘争委員長となって、ただちに第2次中央闘争委員会を準備することになっている。

中央闘争委員会は大会または中央委員会の決議を執行し、委員長が組合員に指令することになっている。

中央闘争委員会は企画・交渉・統制・宣伝・渉外・総務・補給の7部において、闘争態勢を整えたときまたは闘争中の業務を分担している→国鉄の労働運動。(荒井義雄)

こくどけいかくこうぎょう 国土計画興業(鋼索鉄道)

1 事業者の概要

名称 国土計画興業株式会社, 本社 東京都渋谷区穂田, 資本金 1,249 万円, おもな事業 不動産の売買, 観光事業, 土木建築工事請負および地方鉄道業(鋼索)。

沿革 大正 9・3 箱根土地株式会社を創立, 昭和 19・2 国土計画興業株式会社と社名を変更して現在に至る。

昭和 26・7・31 湯の花沢, 駒ガ岳山頂(神奈川県箱根町)間 0.56 km の鋼索鉄道敷設免許を受けた未成線で, 動力は電気, 軌間は 1.067 m である。(志村幹雄)



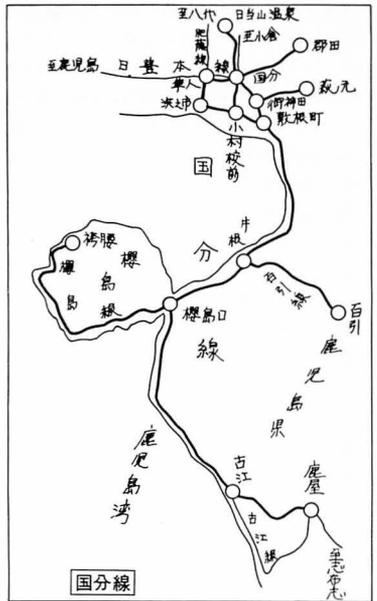
スを毎日運行している。

所要時間は, 鹿児島市・袴腰間の連絡船の時間を合わせて 2 時間半あまりである。なお周遊割引の指定地に指定され, 旅客運賃の 1 割引の取扱をしている。(松沢信之)

こくゆうてつどう 国有鉄道(英)

national railway; government railway; state railway(独)Staatseisenbahn; Reichsbahn(仏)chemins de fer nationaux

国の所有する鉄道。国の所有する鉄道はその多くが国がその経営に当るいわゆる国有国営鉄道である。イギリス・ドイツ・スイス・イタリア・日本等の主要な鉄道はいずれも国有国営鉄道である。フランスの主要な鉄道も国営鉄道であるが, その一部はなお民有の形となっている。鉄道を国が所有し経営する理由はおよそつぎのようなものである。その 1 は経済発展の後進国が, 急速に国内経済の発展をはかるために, 鉄道の普及を民間事業のみにまかせず国の資本を投下して普及を促進する場合であり, その 2 は鉄道網がある程度普及した場合に鉄道の経営を一元化してその統一的輸送機能を強化せんとする場合である。わが国の国有鉄道は 1907 年(明治 40)までは前者の理由によるものであり, それ以後の国有統一は後者の理由によるものである。さらに第 1 次世界大戦以後に行われた鉄道の国有化については別の理由がある。それは自動車が発展して鉄道の分野を奪ったために, 鉄道の財務状態が悪化してきたので, 鉄道を統一して無用の重複を避けその経営をより能率的ならしめようとするのが国有化の理由となっている。1936 年のフランス鉄道の国営化, 1947 年のイギリス鉄道の国有化は主としてその理由にもとづくものである。→鉄道政策。(工藤和馬)



こくゆうてつどうんちんほう 国有鉄道運賃法 国鉄の

運賃料金を定めた法律。鉄道運送の対価である運賃は, 国民の利害にきわめて重大な影響をおよぼすから, 鉄道運賃の設定変更には, ある程度国家の規制が行われることを常としている。現在国鉄の運賃料金の設定ならびに変更は, 国有鉄道運賃法(以下本法という)をもって行われているが運賃料金を法律をもって定めていることは世界にその例を見ない制度である。

本法は昭和 23・7・7 法律第 112 号として公布されたが, この制定は新憲法の制定に伴って生れた財政法第 3 条の規定に根拠を有するものである。財政法の制定によってその第 3 条の規定に該当する国の事業の価格・料金はすべて法律にもとづくかまたは国会の議決にもとづくことを必要とすることになったが, その施行をめぐる物価政策との関連において問題が生じ, 全面的無条件に財政法を実施することができなくなった。そして当時の多くの国の事業の料金または価格の中 ① 製造煙草の価格 ② 郵便, 電信, 電話, 郵便貯金, 郵便為替および郵便

こくぶせん 国分線 鹿児島県始良郡国分町から大隅半島の鹿屋市に至る国鉄自動車路線であって, 所管する自動車営業所は鹿児島市柳町(鹿児島)に, 同支所は鹿児島県始良郡国分町(国分)にある。

1 区間・キロ程および沿革

国分本線	隼人・国分・古江	57 km	昭 10・10・4 開業
	古江・鹿屋	11	昭 29・5・27
	国分・小村校前	3	昭 32・6・20
	国分・郡田	6	昭 30・6・1
	国分・日当山温泉	4	昭 32・6・20
	御神田・萩ノ元	8	昭 30・10・20
浜之市線	隼人・浜之市・敷根町	7	昭 11・12・15
百引線	牛根・百引	18	昭 27・11・18
桜島線	桜島口・袴腰	15	昭 19・12・12

2 営業範囲

旅客・手小荷物および貨物の取扱。ただし古江・鹿屋間には貨物のみを取扱う。

3 使命

隼人・古江間鉄道敷設法予定線に該当し, 鉄道の先行路線であり, また培養路線である。



4 特長

国分線 桜島

日豊線隼人駅から国分を経て大隅半島を海岸にそって南下し, 国鉄古江線と古江駅, 鹿屋駅で連絡し, 大隅半島の幹線動脈を形づくり, 当地方の産業の発展, 資源の開発に寄与するところは実に大きい。

桜島線は, 鹿児島市と大隅半島とを航路を介して結ぶ最短路線でその交通量もきわめて多く, 東洋のナポリと称される秀麗な桜島の英姿と, 南国特有の海岸美に恵まれ, その上世界にもまれな溶岩道路の沿線美と相まって観光客が最近とくに多く, これら旅客の利便を図って, 鹿児島市の対岸袴腰から観光定期バ