

総裁室文書課長である。

総裁室文書課の公報印刷で印刷され、日曜、祝日その他の休日を除き毎日発行し、部内一般および部外の関係箇所に配付される。また、部外の購読希望者には、有料で配付している。発行部数は、約 32,000 部である。

つぎの 12 の欄が設けられており、かっこ内に掲げる事項がそれぞれ掲載される。

- (1) 詔書 (関係の詔書, おことば等)
 - (2) 法令 (関係の法律, 政令, 省令等)
 - (3) 告示 (各省庁の発する関係の告示)
 - (4) 公示 (国鉄の公示)
 - (5) 訓令 (各省庁の発する関係の訓令)
 - (6) 達 (国鉄の総裁達)
 - (7) 訓示 (国鉄総裁の訓示)
 - (8) 辞令 (叙位叙勲ならびに指定職員, 役付医療職員, 特定船舶職員および必要と認めたる者の辞令)
 - (9) 賞罰 (とくに掲載の必要のあるもの)
 - (10) 通達 (通達および依命通達でとくに掲載の必要のあるもの)
 - (11) 通報 (規程類の施行上の指示その他執務上注意を要する事項)
 - (12) 雑件 (統計類その他以上に掲げるものに該当しない事項でとくに掲載の必要のあるもの)
- なお、号外、附録がある。

国鉄には、本社で発行する鉄道公報のほか、地方機関で発行する鉄道管理局報、事務所報などその機関の機関紙がある。(宮坂正直)

てつどうこうようぶん 鉄道公用文 国鉄部内で、その業務を遂行する上において作成する各種の文書に用いる文または文章。一般の公用文と特別に変わったところはない。しかし、国鉄の業務は、一般大衆ともっとも接触が多いので、各種の公文書はとくにわかりやすいことを必要とする。また、多数の職員を擁する大きな組織において、複雑でしかも分秒を争う業務をすこしのくいやいもなく遂行するためには、文書を発する者の意思が職員のたれにでも、なんらの疑義もなく伝達されなければならない。したがって、わかりやすくしかも能率的であるということにとくに重点を置いているので、この点において多少他の一般の公用文と異なるということがいえる。また、原則として左横書きを採用していることも、その特色である。

作成の基準は、一般の公用文と同様につぎに掲げるものに求めているが、国鉄の業務の実情にそうよう改善すべきものには改善を加えて、事務能率の向上に役立つようにしている。

- (1) 官庁用語を平易にする標準 (昭和 21・6・17 次官会議申合せ)
- (2) 公用文の改善 (昭和 24・4・5 内閣閣甲第 104 号通達)
- (3) 当用漢字表 (昭和 21・11・16 内閣訓令第 7 号, 内閣告示第 32 号)
- (4) 当用漢字音訓表 (昭和 23・2・16 内閣訓令第 2 号, 内閣告示第 2 号)
- (5) 当用漢字字体表 (昭和 24・4・8 内閣訓令第 1 号, 内閣告示第 1 号)
- (6) 現代かなづかい (昭和 21・11・16 内閣訓令第 8 号, 内閣告示第 33 号)
- (7) 送りがなのつけ方 (昭和 21・12・24 内閣閣甲第 418 号通達による公文用語の手びき)
- (8) くぎり符号の用い方 (同上)

鉄道公用文によって作成される文書には、文体別に分けるとつぎのようなものがある。

- (1) [である] 体を用いるもの

公示, 達, 内達, 通達, 依命通達, 指令, 指示, 公報通報, 注意事項, 承認, 契約, 協定, 表彰, 辞令

- (2) [ます] 体を用いるもの

上申, 申請, 副申, 伺, 進達, 照会, 回答, 報告, 通知, 掲示, 願, 届, 供覧, 回章, 移送, 感謝状, 復命書, 始末書

- (3) 両様に用いるもの

訓示, 公告, 証明 (宮坂正直)

てつどうこくゆうほう 鉄道国有法 わが国における鉄道国有の原則を確立し、本法制定当時の 17 私設鉄道の買収について規定した法律である (明治 39 年法律第 17 号)。

1 制定までの経緯

明治維新直後、政府は自らの手で鉄道を建設する方針のもとに幾多の困難を排してその建設を進めたが、財政窮乏のためにこの方針を貫くことができず、一方民間資本をも助長して鉄道の建設にあたらせることになった。明治 14 年、日本鉄道会社が創立され、上野・青森間の鉄道敷設が特許 (特許期限は同 15・1 から 99 箇年) された。この会社は、政府から種々の手厚い保護と援助を与えられ、その代償として、非常事変に際しての政府の自由使用、満 50 年経過後の政府の買上権留保などの義務を負わされた。この日本鉄道の創業を契機として、明治 18 年ごろから鉄道会社が相ついで創設され、同 24 年には私設鉄道の営業キロは 1,876 km に上り官設鉄道の 2 倍以上となった。しかし、当時の私設鉄道のうち、鉄道の真面目をよく具備し得ていたものはごくわずかであったが、ことに同 23 年の恐慌とそれに続く不況によって群小私設鉄道の計画はほとんど挫折 (ざせつ) の運命に立ちいたり、陰に陽に政府買上げの運動を行う状態であった。24 年、井上鉄道局長官は「鉄道政略ニ関スル議」を建議して、鉄道の国家的、軍事的性格を強調し、私設鉄道買収の必要であること、[殊ニ目下鉄道株式価格ノ低落ハ之ヲ實施スルノ好時機] であることを上申した。政府は、この意見により、私設鉄道買収法案および鉄道公債法案を同年の第 2 回帝国議会で提出したが成立をみるにいたらなかった。翌 25 年、ふたたびこの 2 法案が第 3 回帝国議会で提出され、他の法案と総合していちじるしい修正をうけた上、鉄道敷設法として成立した。しかし、この鉄道敷設法は、既成私設鉄道の買収については、国鉄の予定線に該当し、買収の必要があると認めるものにかぎり、会社と協議のうえ価格を予定し、帝国議会の協賛を経て買収し得るものと定めたので、政府提案の根本趣旨は十分に貫徹されなかった。

日清戦争後、経済界の好況により私設鉄道が急速に増加したが (明治 26 年 2,223 km, 30 年 3,681 km), 30, 31 年の恐慌に続く不況のためふたたび鉄道の経営はいちじるしく困難となり、とくに中小私鉄は相ついで工事を中止し、解散し、また多くの小会社が大会社に合併される状態となった。そこでふたたび、軍官民の間に鉄道国有是非の議論がやかましくなり、明治 32 年の第 13 回帝国議会で「鉄道国有ニ関スル建議」がなされ、政府はこの建議の趣旨にもつぎ鉄道国有調査会を設置した。翌 33 年、国有鉄道調査会は約 1 年にわたる審議の結果鉄道国有法および私設鉄道法の 2 法案を答申し、政府はこれを 33 年の第 14 回帝国議会で提出したが、両法案とも議決に至らずに終わった。そして、同年の北清事変のぼろ発、不況による政府財政の窮乏などのため鉄道国有の問題はほとんど消滅した感があったが、明治 38 年、桂内閣の大浦通信大臣は山之内鉄道局長を主任とす