

者で協会に入会した者(正会員) (2) 協会の事業に関係の深い機関を代表する者、または協会の事業を賛助する者で、理事会によって推薦された者(賛助会員) (3) 協会の事業に功労のあった者、または学識経験を有する者で、理事会によって推薦された者(名誉会員) からなり、昭和40・3・1現在の会員数は、正会員1,211名、賛助会員98名、名誉会員2名である。

協会の事務所は、東京都千代田区丸ノ内にあり、また、横浜・名古屋・京都・大阪・神戸・広島・福岡の各地に支部が置かれている。

(福井重孝)

にほんかんこうりょかんれんめい 日本観光旅館連盟
日本観光旅館連盟(略称日観連)は旅客に快適にして最良の宿泊を提供することによって、観光事業の推進に協力し、また旅館およびこれに関する調査研究ならびに改善進歩をはかるとともに、連盟加入旅館の連絡を緊密にし、その向上をはかることを目的として設立された社団法人である。

1 沿革 昭和26・6日本国有鉄道推薦旅館全国連盟として創立され、国鉄を中心として輸送と宿泊の一貫のサービスを唱えていた。その後、昭和27・6には、社団法人国鉄推薦旅館連盟となり、昭和32・4からその名称を現在の日本観光旅館連盟と改めた。

2 事業の内容 (1) 旅館の施設およびサービスの向上改善に関すること。 (2) 国鉄その他の交通機関ならびに旅行あつ旋機関と緊密なる連絡協調をはかり、旅客接遇向上施策に協力すること。 (3) 旅館および旅客接遇に関する調査研究に関すること。 (4) 旅館従業員の資質の向上に関すること。 (5) 関係官庁ならびに団体に対し意見を開陳し、また、その諮問に応ずるとともに緊密なる連絡をはかること。 (6) その他本連盟の目的を達成するために必要な事業。以上の6項目である。

本連盟は、これらの事業を遂行することにより観光事業の推進、旅館およびこれに関する調査研究ならびに改善進歩をはかることを目的としているが、そのために、本連盟のほか、国鉄・日本交通公社・学識経験者等からなる資格選考委員会を設け、さらに加入旅館の具備すべき条件についてきびしく定めており、優良な旅館業者だけにその加入を限っている。本連盟は、東京都千代田区におき、全国に27支部を有している。その会員である加入旅館数は、昭和40・2・1現在で、北海道(釧路・旭川・札幌・函館)325、東北(盛岡・秋田・仙台)652、関東(高崎・水戸・千葉・東京)1,552、中部(新潟・静岡・長野・名古屋・北陸)1,396、近畿(大阪・南近畿・福知山)970、中国(米子・岡山・広島)579、四国277、九州(門司・大分・熊本・鹿児島)949、全国計6,700である(かっこ内は支部名)。

(越智正英)

にほんこくゆうてつどうしんせんけんかい 日本国有鉄道諮問委員会 昭和30年運輸省に設けられた国鉄経営調査会において、国鉄の経営上の諸問題が審議されたが、その答申の中の管理組織に関する部に、理事会および監査委員会の設置のほか、「国民の声を企業の運営に反映させ、主要事項についての国民の意見を聞くため、総裁の諮問委員会を設け、国鉄外部の各界の有識者から広く委員を選ぶこと。」という趣旨の諮問機関の設置が示唆された。

理事会および監査委員会の設置については、日本国有鉄道法の改正法案に盛りられて、第24国会に提出され、原案どおり可決成立した(昭和31・6・25施行)。しかし、諮問機関の設置については、法律で規定すると固定化されて運用上不便であるので、総裁達をもって設置することが適当であるという考え方で、日本国有鉄道法の改正法案には盛りこまれなかった。衆議院運輸委員会における日本国有鉄道法の一部改正法案の審議過程にお

いて、業務執行機関の独善を是正するため、諮問機関を法定すべきであるとの主張が強くなされ、結局付帯決議の中で諮問機関の設置を要望するとともに、諮問委員会は業務に関する重要事項を調査審議するものであることを明らかにした。

この趣旨に基づいて、昭和31・9・25総裁達をもって日本国有鉄道諮問委員会規程が制定され、翌26日国鉄に設置された。この委員会は、委員30人以内で組織し、委員は、学識経験を有する部外者のうちから総裁が委嘱する。委員の任期は、1年で再任を妨げない。

委員には、広く産業経済界・学界・言論界・労働界等各分野の学識経験者から社会的発言権の大きい人々が選ばれている。

(宮坂正貞)

にほんこくゆうてつどうしんせんけんせつぽじょとくべつそちほう 日本国有鉄道新線建設補助特別措置法

日本国有鉄道の新線建設に対する経営上の負担を軽減するため、第38国会において成立した法律である。(昭和36年法律第117号)

1 成立の経緯

日本国有鉄道は、国土開発、産業振興、交通経路の形成等の諸目的を達成するため、鉄道新線の建設を行なっているが、これら鉄道新線は多額の建設費を要し、また開業後も長期間おむね赤字となるので、国鉄の経営上大きな負担となってきた。これら新線建設はいずれも国家的見地から行なわれるものであり、これにより生ずる負担を国鉄のみに負わすことは、既設線の輸送力増強工事のため、財政的に苦しい国鉄にとって負担が過重であるので、新線建設に要する資金については政府出資とし、もし、これができなくて借入金で実施するときには、その利子相当額を国鉄に補給すべきであるとの意見が従来各方面から表明されていた。すなわち、鉄道建設審議会においては、昭和27・7政府出資についての建議、昭和27・12政府出資および利子補給についての建議、昭和32・4利子補給についての建議がなされ、さらに昭和34・11には、利子補給等建設費に対する特別の助成方をたて、昭和35年度から実現すべきであると具体的に実施年度を定めて建議が行なわれた。また、臨時公共企業体合理化審議会が昭和29・11、日本国有鉄道経営調査会が昭和31・1、日本国有鉄道監査委員会が昭和35・8、*日本国有鉄道諮問委員会が昭和35・9にそれぞれ答申あるいは報告書の中で、新線建設に対する政府出資、国鉄営業損失の補償等について要望した。このように新線建設に対する補助についての要望が強くなり、昭和36年度予算において、昭和35年度新線建設費の利子相当額3億900万円が新線建設費補助として認められ、日本国有鉄道新線建設補助特別措置法が第38国会で成立した。

2 内容

本法は4項よりなり、その要綱は次のとおり。

(1) 日本国有鉄道に対し、昭和36年度から昭和40年度までにおいて、昭和35年度以降に鉄道敷設法(大正11年法律第37号)別表に掲げる予定鉄道線路の建設に要した資金について、利子の額に相当する額の範囲内において、補助することができることとする。

(2) 前項の規定による補助に係る予定鉄道線路について、利益を生じた場合は、その利益の額に相当する額を翌年度の補助の額から控除するものとする。

(3) 日本国有鉄道は、前項の利益が補助の行なわれた年度から15年度以内に生じたときは、政府に対してその利益の額の $\frac{1}{2}$ を下らない金額を、当該線路に係る補助の額の合計額に達するまで還付しなければならないこととする。