



# 軌道法の改正

淺香生

軌道法中左ノ通改正ス

改正商法に於て、株金全額拂込前の資本増加、後配株の發行等を認むることとなつた結果、地方鐵道法中にある同趣旨の特別規定を削除し、又買收代價又は補償金の支拂の爲に交付する國債證券に關する規定を改むる等の爲改正することとなり、軌道法も此の理由に依り改正することとなつた。

改正法律案は左の如くである。

軌道法中改正法律案

フ

第二十六條中「第六條ノ二乃至第八條」ヲ「第七條、第

八條」ニ、「第三十六條ノ四及第三十六條ノ五」ヲ「及  
第三十六條ノ四」ニ改ム

第二十九條第一項第五號及第二項ヲ削ル

附 則

本法施行ノ期日ハ各規定ニ付勅令ヲ以テ之ヲ定ム

【参考】

地方鐵道法中改正法律案

地方鐵道法中左ノ通改正ス

第六條 削除

第六條ノ二乃至第六條ノ五ヲ削ル

第二十五條 主務大臣ハ公益上必要アリト認ムルトキハ

地方鐵道業者ニ他ノ陸上運送事業者ト連絡運輸、直通

運輸、運賃協定其ノ他運輸ニ關スル協定ヲ爲スヘキコ

トヲ命スルコトヲ得

前項ノ場合ニ於テ設備ノ共用又ハ變更、運輸ノ手續、

運賃ノ割合、費用ノ負擔其ノ他ノ事項ニ付協議調ハサ

ルトキハ申請ニ因リ主務大臣之ヲ裁定ス

第三十六條ノ五ヲ削ル

改ム

第三十六條ノ三第一項中「百分ノ七」ヲ「百分ノ五」ニ

シタル金額」ヲ削ル

第三十六條ノ二中「ヲ時價ニ依リテ國債券面金額ニ換算

シテ大藏大臣之ヲ定ム

前項ニ依リ交付スル國債證券ノ交付價格ハ時價ヲ參照  
トヲ得此ノ場合ニ於テ二十五圓未滿ノ端數ヲ生シタ  
キハ之ヲ額面金額二十五圓トス

同條第二項中「建設費ヲ時價ニ依リテ國債券面金額ニ換  
算シタル金額ニ達セサルトキハ其ノ換算シタル金額」ヲ  
「建設費ニ達セサルトキハ其ノ建設費」ニ改ム

第三十三條第一項中「時價ニ依リテ國債券面金額ニ換算  
シ」ヲ削ル

第三十九條第一項第五號及第二項ヲ削ル

附 則

本法施行ノ期日ハ各規定ニ付勅令ヲ以テ之ヲ定ム  
昭和九年法律第二十二號ハ之ヲ廢止ス



本改正法律案は、地方鐵道法中改正法律案と一括して、  
三月二日衆議院本會議に提出せられ、前田鐵道大臣より左  
の如き説明があつた。

地方鐵道法中改正法律案並に軌道法中改正法律案の提出  
理由を御説明申上げます。

現在地方鐵道會社及軌道會社に對しましては、株金全額  
拂込前に於て其の資本を増加し、又一定の期間利益配當に  
關し普通株式に劣る株式、即ち所謂後配株を發行し得る規  
定が設けられて居るのであります、今回商法の改正に因  
りまして、一般の株式會社に付きましても廣く同様のこと  
が認められることとなりましたので之等に關する特別規定

を整理致す必要があるのであります。

又地方鐵道、軌道の買収又は補償の際交付すべき買收代  
價又は補償金は、一應五分利附國債證券を以て交付するこ  
とを本位と致し更に之を時價に依りまして五分未満の利附  
國債證券に換算して交付致して居るのであります、換算  
の基準となるべき五分利附國債證券が最近殆んど發行され  
て居りません爲、現在に於ては其の適正なる時價を定め難  
い状態となり、買収又は補償の實施上支障を生ずるに至り  
ましたので、此の際現行の如き換算方法を改めたいと存ず  
るのであります。

尙其の他の規定に關しましても、一二三修正を適當とする  
ものが御座いますので、之等に付きましても此の機會に於  
て併せて改正を行ひたいと存じます。

以上申述べました理由に因り茲に本案を提出致しました  
次第であります、何卒御審議の上御協賛あらんことを希  
望致します。

別に質問もなく、左記委員に附託せられた。

地方鐵道法中改正法律案並軌道法中改正法律案委員會

氏名

委員長

高見之通（富山）

手代木隆吉（北海道）  
阿部茂夫（東京）

小田榮（沖繩）

田中好（京都）

坪山徳彌（栃木）

小串清一（神奈川）

松川昌藏（岩手）

高畠龜太郎（愛媛）

太田理一（長崎）

金井正夫（鹿兒島）

曾木重貴（宮崎）

森田重次郎（青森）

委員會は三月三日、四日及六日の三日間に亘り開催せられたのであるが、其の重なる質疑は左の如きものであつたに付論じられたものもあるが、之等は別稿「帝國議會から路政問題を聽く」に付て御了承を願ひたい。

尙軌道法は地方鐵道法を準用する條文が隨分あるのであるから、之等は假令質疑は地方鐵道に對するものと雖、夫は同時に軌道に對するものも包含するものであることは固よりである。

福田委員。前議會に於て陸上交通事業法が通過し、地方鐵道、軌道、自動車事業等の調整が行はれて居るのであるが、今回更に地方鐵道法の第二十五條を改正することは、一見重複を來す感がするが、其の必要の眞意は奈邊にあるか。詰り二十五條の改正と交通事業調整との關聯に付承り

度い。

**鈴木政府委員。**調整法では、調整委員會を設置して一定の調整區域を定め、夫を綜合的に調整する觀點から立法された法律であつて、所謂或る區域に於ける總ての交通事業者を一體と見る觀點から、是等の事項を必要とする大掛りなものであるが、此度の改正のものは、個々の鐵道に付て他の事業者と直通運輸、連絡運輸を命じ又は運輸協定を命ずるのであつて、固より公衆の利便或は調整の意味からではあるが、調整法の如く大掛りなものではない。

**福田委員。**地方鐵道に對する營業繼續補償金の限度を百分の七より百分の五に低下した理由如何。

**鈴木政府委員。**地方鐵道補助法が建設費の百分の七を限度として居つたのが、改正せられて百分の五になつたので其の補助法の趣旨に合はしたのである。

**福田委員。**改正の結果買收せられる鐵道會社は、相當の不利益を蒙るやうに考へられるが、其の邊の利害得失は如何であるか。

**鈴木政府委員。**此度の買收に關する規定の改正は、根本に於て改正したのではないから大體現行と同様である。

**堀内委員。**陸運監督に關する權限を事務簡捷の趣旨を以て地方鐵道局長に委任すると云ふが、其の範圍は軌道に限りるのであるか、自動車等にまで及ぶのであるか。

**鈴木政府委員。**地方長官の外に鐵道局長に委任することは、是は地方鐵道局長は其の當該地方に於ける運輸交通の狀態を能く知つて居る。又既設の鐵道の内容も或る方面に於ては本省に居るよりも能く具體的に分つて居るので、事務簡捷旁々運賃の割引、其の他營業に關する輕微なる事項及届出報告などに付、地方鐵道局長に權限を委任したい。又自動車に付ては之のみを以て、自動車交通事業法を改正すると云ふのも下ウカと思つて今回は改正しなかつた。

**堀内委員。**地方鐵道局長を信認しない意味ではないが、

一體今の鐵道省の組織が宜くないと思ふ。大臣が一方に業務を監督する權限を持つて居り他方に營業をやつて居る、監督權と營業と云ふものは是は一致しない。時々國鐵と私

設鐵道、省營バスと私營バス、軌道等に於ても始終相剋摩擦を起すことが營業上にある。一緒の商賣をして居れば、職敵のやうな場合もある。夫は偏狭な考を持つてやるのではないが、一緒に商賣をやつて居れば、必ずしも利害が兩立しない。だから理想としては、鐵道省の組織も運輸局と云ふやうな實際仕事をして居るものは外局とし、鐵道大臣は私設鐵道も國有鐵道も其の營業を同じやうに監督する。

斯ふ云ふ組織とならなければイカヌと考へる。然るに地方鐵道局長が監督する権限を持つ——今まで権限がなくとも隨分色々相剋摩擦を起すことが多々あつたのであるが、夫に専權を持たせると是は弊害が澤山起つて来ると思ふ。殊に事務簡捷と云ふ趣旨であつても、地方長官の監督と二重になる。却つて反対に非常な事務の停滯を來すことになるのではないか。地方鐵道局長は能く地方の事情が分つて居ると云ふが、今日は通信機關も發達して居り、又日本内地の斯ふ云ふ交通狀態等に關することは、以前から思ふと總ての機關を通じて能く分つて居る。夫れを今更斯ふ云ふ

關門を一つ殖やして面倒なことを多くするが、地方鐵道局長と云ふものは商賣をして現業をやつて居るのであるから其の利害關係と云ふものが一つ加はるのである。従つて公平な處置は出來ないのでないかと心配するのである。夫等の點に付て將來弊害が起らないで圓満に改善の方針に向つて進み得るか。

鈴木政府委員。作業をやつて居る官廳が、他面に於て監督すると云ふことが、行政組織上宜いことであるかドウかと云ふことは從來議論があつたことであるが、能く現場の事情に通じて居ないで、殊に輕微な營業上の事項に付て本省から色々と指導することは、二階から眼薬の觀があるのである。殊に營業の輕微な事項と云ふものは、省線との連帶關係から生ずるもののが非常に多いのであるから、地方鐵道局が誘導することが却つて宜いのである。お尋ねの如きことは一つの杞憂に過ぎないと思ふ。軌道に付ては委任權限が地方長官にあるのであるが、之は主に道路警察に關するのであつて、運輸營業に關する事項は、其の専門である

地方鐵道局長が、極く輕微な營業に對する監督をするとか、或は報告を受領する方が、却つて地方鐵道を統制し、誘導する上に於て宜いかと考へて居る。

**堀内委員。**此の問題は少しく意見が相違するが其の程度にする。次に今回買收價格算定の方法が變つて、從來五分利公債で交付されたものが三分五厘公債と云ふことになると、貰ふ方で非常な違ひが出来る。成程公債の額面は、今日三分五厘公債が百圓を維持して居れば、額面からは五分利公債も三分五厘公債も百圓だから買收價格に依つては相違はないが、之を銘々が所持して居る場合に五分利公債の方は五分の利益が貰へるが、同じ公債を貰つても三分五厘公債だと三分五厘しか利益配當がない譯で、之を持つて居る株主其の他には非常に利害關係が變つて来る。

**鈴木政府委員。**此の収益と利子とを一致せしめる思想は全然崩れて居るのであつて、現在でも三分五厘の公債を渡されて居るものがある。

**堀内委員。**一體鐵道の買收は強制買收である。ソコに異

論が云へない譯である。夫を單に五分利公債は今發行が出来ぬから三分五厘の公債でやるのだ、額面で實際の價額が同じだから宜いぢやないかと云ふ簡単なものではないのではないか。

**鈴木政府委員。**此の買收價額の規定に對する根本に於ては、此度の改正は何等變つて居ないので、國債の換算方法だけに改正を止めたのである。

**田中委員。**第六條を改正するのは、商法改正の結果と云ふことであるが、鐵道と云ふ公共事業の見地からするならば、現在の鐵道會社は相當兼業事業をやつて居る。此の兼營をやる爲に資本を無暗矢鱈に増加するとなると、資本金を増加して兼業の成績が擧らぬ爲に、夫が延いて鐵道の經營に影響するのではないか。

**前田國務大臣。**從來第六條の規定は、鐵道會社に對する特典的なものであつたのであるが、改正商法に依つて今までの特典と思はれたものが、何人でも何處の會社でも出來ることになつたので、第六條を存置すると地方鐵道法の特

權が逆になり、普通會社以上に寧ろ苛酷であと云ふ風になるので、此の際普通會社と同様に商法の適用を受けしめたのである。又鐵道、軌道が多角經營をする爲に其の方面に於ける危險等があつて弊が生ずるのではないかと云ふ點に付ては監督權の行使に依つて十分注意する。

**田中委員。**改正の趣旨は能く分るが、兼業を經營したが爲に、其の事業の不成績の結果、本職たる公共事業に供して居る鐵道が影響を受ける。大臣の答辯は監督規定でやつて行くと云ふことであるが、六條を削除して資本増加を抑へることは出來ない。

**前田國務大臣。**會社が不適當な事業を爲し、不適當なる經營を爲して會社の經濟状態を悪くすることのない様會計監査その他から監督をするのである。

**田中委員。**會計監査をするにしても鐵道會計が悪ければ之を監督命令によつても行けるだらうが、兼業なのであるから之は鐵道會計規則の目的として居る所ではない。夫れでドウしても六條に何等かの規定を入れて、兼業の場合に

は認可を受けると云ふやうな制度を執らなければ結局は鐵道が禍を受けるのではあるまいか。

**鈴木政府委員。**新商法に依つて兼業の増資は全額拂込前に自由に出来るのであるから、地方鐵道の全額拂込前の資本を現行の如くしても、兼業の増資は全額拂込前に於て出来る。夫だのに地方鐵道だけに増資を認めないと云ふ理由はない。又地方鐵道が兼營を行ふことが近時非常に多いから之に對して何等かの處置を執れと云ふ御意見かとも思はれるが、之は會ては兼業の承認としてはあつたのであるが昭和四年に事務簡捷を圖る際に於て削除したのである。今實際に於ては種々の營業報告も取つて居り、會計の監査も十分に行届いて居るので、兼業の爲に所謂地方鐵道の本業が困る様なことはない。

**田中委員。**此の頃地方鐵道は百貨店事業をやつて居る。今は旨く居つて居るが經濟界の變動等の爲に其の百貨店事業が非常な不利益を受ける。結局夫れは鐵道營業の方に持つて行つて之を埋めなければならぬ様な事態が起らぬとは

誰人と雖も斷言することは出来ない。サウゆふやうな場合には何等かの方法に依つて兼業を抑へると云ふことが必要であると思ふ。監督局長の話ではマアないものだと云ふ意見であるが、私はサウゆふやうな事態が發生し得るものであると云ふことを申し上げて置く。

次に軌道法の二十五條を改正して鐵道局長に権限を委任せられるのであるが、是は鐵道行政の非常な改革である。しかも其の改革は現在よりも悪くなると思ふのである。即ち鐵道局長は營業的に鐵道を經營して居る、夫れが本職である。其の本職が同じ商賣詰り、競争相手の會社に對する行政權を持つと云ふことは、非常な弊害が起るのであるまいか。

**前田國務大臣。**嘗て未曾有の國鐵收入減の時代に當時收入第一主義に依つて地方鐵道と鎬を削つたことがないとは限らないのであるが、爾來鐵道收入も順調になり、又近時數年世の中に對する考へ方、事業に對する考へ方が著しく變つて来て、民業會社を壓迫すること云ふことは殆ど影を潜

めて居るのである。デ鐵道局長に極く一部分の輕微なことを委すことが今日の實情で、地方當業者も却つて便宜を得るのであると考へて居る。

**田中委員。**不幸にして夫れと逆に考へて居る。國鐵と地方鐵道とがあればソコに競争が生ずることは否定出來ない。サウ云ふ關係の時行政權を渡して、會社が運賃を安くせうと思つても鐵道省の貨金を標準として抑へ付けられる場合があり得る。次に地方長官との連絡を如何にするか、本省ならば内務省と協議會を開けるから宜いが、大阪で鐵道局長と、兵庫縣知事或は岡山縣知事と相談すると云ふ時にはサウ會合が屢々出來るものではない。寧ろ本省へ持つて來ることが事務の促進と云ふ點からも利益があるのでないか。夫れから地方鐵道法に依る權限も、地方局長に委すのであるか。

**鈴木政府委員。**地方長官に委任されてあるものを地方鐵道局長に取上げるのではなく、地方長官に委任せられて居ないで鐵道大臣の專管に屬して居るものゝ内、運賃の割引

だの、日常起る輕微な事項に付てのみ地方局長に委任するのである。殊に運賃の割引等は、其の時に於ける省線との連帶關係から起ることが多いので、地方鐵道局長に委すことが宜いのである。だから決して弊害が起るとは考へない。又地方鐵道に付ても委任するのであるが、之は地方鐵道法は主務大臣及監督官廳と云ふ言葉を使つて居る。之は制定當時主務大臣は内閣總理大臣で、監督官廳は鐵道院總裁であつた關係かと思ふが、今では主務大臣も監督官廳も同じく鐵道大臣であるから、鐵道省官制を改正して監督權限を任せることとするのである。

田中委員。地方鐵道局長に委任する軌道に關する事項は、知事には何にも關係がない事柄に關してのみ委任するのか。

鈴木政府委員。地方長官の委任權限に屬しない事項に付て致す積りである。尤も委任する事項を決めるには一應内務省とも相談するので、或は知事の委任事項でも鐵道局長と協議すべきことがあれば、其の際に又決めるが、大體は

知事の專管に屬しないことである。

其の他松川、手代木、阿部、小田、飯田、森田の各委員から質疑が行はれた後可決せられた。

次で三月七日の衆議院本會議に議題となり、高見委員長より左の如き報告あり、滿場一致で可決を見た。

高見之通君。只今議題となりましたる地方鐵道法中改正法律案並に軌道法中改正法律案の委員會の經過並に結果を御報告申上げます。本改正案の要點の第一は、從來地方鐵道法、軌道法等に依りまして、一つの特權があつたのであります。拂込前の増資をする、後配株の發行をすると云ふことが、線路改良或は線路延長をすると言ふやうな必要の時には、官廳の認可を得て實行することが出來て居る特權であつたのであります。然る所今回商法が改正に相成りまして、獨り鐵道法に依らず、何人でも斯様の會社の増資及び後配株が出來ることに相成つたのでありますからして此の二つの法律の此の特權は、却て制限となるの憂があるので之を削除すると言ふことが第一點であります、第二は

地方鐵道及軌道を買收又は補償の際に交付するのは、國債證券を以てするのであります。現在の規定では五分利公債を發行して、之を交付すると云ふことになつて居るのであります。が、今日は五分利公債と云ふものの發行がありますね、法の運用上支障を生ずるに至つて居りますからして之を改正して、其の都度發行される所の國債證券を以て交付し得るやうに改めたのが、第二の點であります。第三點は是は地方鐵道業者又は軌道業者に對しまして、若しも公益上に必要のある場合、命令の範圍内に於て、交通機關發達の現狀に鑑み、少しく擴張して關係交通事業の機關の増進を圖ると云ふことが第三點であります。其の他事務簡捷の趣意を以ちまして、主務大臣の職權の中の營業方面に關する輕微な事項を、鐵道局長に委任し得るやうに、規定の改正を行つたと言ふことが第四點であります。

是等兩案に對して、委員會に於きましては慎重審議を重ね、又極めて適切且熱心なる疑質應答を行つたのであります。が、其の論點の重なるものは、先づ第一に全額拂込前の

増加を許す現在の規定を削除してどんな目的でも増資が出来ると云ふことになると、今日の地方鐵道若くは軌道は盛に兼業をやつて居る。此の兼業の經營を自由にして居るからして、何ぞ圖らん、兼業の發達の爲に増資を盛にすると云ふやうなことが起るではないか、適當なる監督規定を此の際に存置して置く必要がないかと云ふ質問がありました。が、政府當局に於ては會計規程其の他の運用に依つて弊害の生じないやう、今後十分監督指導を加へると云ふ方針であるとの御答がありました。第二には本改正の結果、買收價格又は補償價格は普通の公債を以て渡すのであるか、どうなるのであるかと云ふ質問に對しまして、買收價格及補償金額の算出に關する規定の根本に付ては改正を加へてい爲に、大體に於て現在と大差はないが、其の時々の公債の時價の如何に依つては多少増減がある、即ち現在のやうに五分利公債の時價が額面以上になつて居るやうな場合は本改正案の爲に多少損をする人もあらうと云ふやうな御答もありました。第三には鐵道局長に職權の一部を委任する

と云ふことは、營業官廳と監督官廳とを同一にすると言ふことの結果、徒に手續を復雜ならしめたり、或は事業者に對して不都合なことが生ずる虞が起らぬかどうかと云ふ質問に對しまして、委任すべき事項は至極輕微な事項であり、又之を實施するに際して、十分關係の向と連絡を取つて弊害のないやうに考慮するから、御心配御無用であると云ふ御答辯でありますた、尙ほ本案に關聯して現下に於ける國有鐵道の輸送力の不足に對する所の對策、或は省營自動車の經營方針、交通調整に關する今後の方針、交通行政の統合問題、殊に日滿支に關する交通國策樹立の急務に關する熱烈なる質問に對しましては、前田鐵道大臣より極めて眞剣なる答辯がありました。

斯くて質疑を打切り討論に入りましたが、要するに本案は何れも主として事務的な改正であり、其の理由も質疑應答に依つて十分盡されて居るから、別段論議を要する點がないと云ふことで、民政黨の福田悌夫君、政友會の松田昌藏君、第一議員俱樂部の金井正夫君、社會大眾黨の阿部茂

夫君より各れへ黨を代表されまして原案に賛成の旨御發言がありました。尙ほ其の際の六條の規定を削除する結果業の方に力を入れるやうなことになつて、本業の鐵道、軌道業を忽せにすることのないやうに十分考慮相成りたい、又省營自動車の經營に關して、關係者連の運動に依つて其の態度を色々にして、時に依れば、一旦確定した仕事を躊躇するやうなことが、屢々あるから、確定せるものは斷乎として之を實行するやうにして貰ひたい、又本法の改正と相俟つて、速に大都市の交通調整と云ふことを促進せられ度い、及鐵道局長に監督權を委任すると云ふことは結構であるけれども、地方の實情を參照して適切妥當なる方法を考慮せられ度いと云ふ、最も適切なる希望の御發言があります右概略御報告申上げます。

貴族院に於ては三月九日の本會議に上程せられ、朝鮮事

業公債法中改正法律案の特別委員に併託せられた。

地方鐵道法中改正法律案並軌道法中改正法律案實族

院特別委員會委員氏名

氏名 指定室名

松本勝太郎	九
風間八左衛門	五
大炊御門經輝	一
堀田正恒	三
野村益三	四
秋元春朝	四
保科正昭	三
福原俊丸	七
久保田敬一	七
今井田清徳	三
大藏公望	六
丸山鶴吉	八
濱澤金藏	一〇
今井五介	三

委員會は、同日及十一日、十三日の三日間に亘り開會せられ左の如き質疑が行はれた。

男爵久保田敬一君。只今鐵道省では交通統制のことにつ常に御熱心で交通行政の爲に特に委員會を作り色々と計畫中であることを承知して居るのであるが、交通統制固より結構なることであつて之が公衆が利便を受け、又鐵道會社の經營等に付ても非常に良くなることは無論であるが、交通行政に最も先立つものは交通機關の監督行政の統一が一番肝要ではないかと思ふ。政府は民間に對してはなかなか難しいことを求めるが、自分自身に對しては非常に寛である。他に求めることが嚴で自分に求めることが極めて寛である。此の交通行政に付ても、どうもそう云ふ風な感じが非常に多い。交通統制等に付ては民間會社の他に付ても隨分ひどい犠牲を拂はしても交通統制をやうぢやないかと云ふ肚を決めて居るやうであるが、民間會社の色々な利

便であるとか又特殊に交通統制をやる其の本と云ふものは矢張り交通行政にあるぢやないかと思ふ。其の交通行政を統一すると云ふことは政府の中で以て出来ることである。拘らず此のことに付ては殆ど一指を染めて居ないと云ふ様な有様であるのは非常に遺憾であると思ふ。最も卑近な例は鐵道の中には地方鐵道と軌道とがある。同じ運輸機關の鐵道が地方鐵道と軌道と云ふものは出發點が違つて、軌道法と云ふものは元の馬車鐵道であるとか、それから色々な小さい鐵道を監督する爲に起つた法規である。地方鐵道は之に反して鐵道國有になる前に、日本鐵道であるとか山陽鐵道、關西鐵道であるとか、非常に大きな私設鐵道があり之を監督する爲に出来た法規であつて、其の起源は全然丸で月と鼈と云ふやうな違ひのあるもので監督する爲に出来た法規であるが、今日に於ては殆ど其のどれが軌道であるかどれが私設鐵道か地方鐵道かと云ふ區別が付かない。殆ど滑稽と思ふ程に區別が付かない。東京の地下鐵道は地方鐵道であり大阪の地下鐵道は同じ地下鐵道であるに拘らず

軌道である。それから東京附近に於ても或は非常に大きなかつて軌道であるものもあり、殊に京阪地方に於ては大阪鐵道であるとか阪和鐵道であるとか云ふものは地方鐵道であつて、是等違ひのない所の阪急鐵道、阪神電鐵と云ふものは軌道である、是は非常に今考へると奇異な感が起る。是には或は三咲六時「ゲーデ」のものは地方鐵道とし、三咲六時以外のものは軌道とするやうな點もあつたのであるが、併し今日に於ては或は地方鐵道に於て、三咲六時以外のものもあるかと思ふし、軌道に於ても三咲六時のものもあるのである。而して此の道路の上にある鐵道を監督する爲に此の軌道法と云ふものがあつて、是は主務大臣が鐵道大臣と内務大臣との兩方の主管になつて居るのである。地方鐵道は鐵道大臣の主管になつて居るのである。無論東京市の市電であるとか大阪市の市電であるとか道路上にある所の軌道で之を道路行政と「緒に軌道法に依つて監督されるのは不都合ないと思ふけれども、今日に於ては殆ど道路の上を一箇所も通つて居らないやうなものが軌道として

矢張り存して居る、今日に於ては地方鐵道と軌道と云ふものを分ける必要は全然ないと云ふやうに思はれて居るのである。前々からして此の地方鐵道と軌道と云ふものを一緒にしてしまつたら宜いじやないかと云ふ話もあつた、是はなかなか實現されない、今回地方鐵道法の改正及軌道法の

改正を議會に提出されたので或は此の地方鐵道と軌道と云ふものを根本的に一緒にすると云ふやうな改正もあるかと期待して居つたんだあるが、それが矢張らない。是は想像であるけれども軌道は矢張り内務大臣の所管になつて居るのである内務省としましても折角自分の所管であるものを鐵道省に譲つてしまふのは惜しいと云ふやうな風の考からして、なかなか軌道と地方鐵道と一緒にすることが難しいぢやないかと云ふ風に想像されるのである。此の内閣が總て思ひ切つた施設をやらうと云ふのに、民間のみに責めることが多くて、自分の内部に於て出来る改革を一指も着けないと云ふことは甚だ奇異の感がする。此の地方鐵道と軌道の如きものを一緒にすると云ふやうなことは非常に根本的

な改正とは思ふが、是は實に實際上何等差異ないものを一緒にするのは何でもないことであつて殆ど一舉手一投足の勞であると思ふ。それさへ出來ないのは非常に心許なく思はれる様な次第であるが、さう云ふ點に對して鐵道大臣は如何に考へて居るか。

國務大臣(前田米藏君)。御承知の通りなかなか役所と役所の内が難しいのは今日の現状であるが、是は何とかせにやならぬと云ふことは固より誰しも考へて居ることであるし、又此の頃の政府の爲すべき事業或は立法と云ふやうなものを考へても、それは矢張り各方面に影響することが多いので多方面に關係なくして自分の方の關係だけでやると云ふことはなかなか少くなつて來て他の方と關係すべき事項が段々複雑になる世の中に連れて難しくなつて来る。然るにそれをそうなつて行くからと云つて、それを各省の共管にしてやつて行くと云ふことはどう云ふものであらうか。私は此方にも關係がある、此方にも關係があるからと云つて共管にしてやつて行くと云ふことは、其の利害を穿

鑑するに利少くして害が多いと思ふので、斯ふ云ふ傾向は日本の政治のやり口から考へて見て、假令各省方面に關係があつても、主たる方面に之を綜合統一致して行つて餘り共管と云ふやうな制度を少くして行くことが、行政の發達する所以ではないかと云ふ風に、自分は考へて居るので交通行政の方面に於ても出来るだけさう云ふ風に漸次やつて行きたいと自分は思つて居るのであるが、私より以上にさう云ふ役人の中の氣風を能く御存じの久保田さんで御座りますから、それならやつたら宜いぢやないかと云はれてもなかなか現状としては困難であります、さう云ふ様な考へ方からして、行政監督に付きましては漸次今迄のやうな風の遣り口を改めて行つて統制をして行くと云ふ風な方針を以て進んで行きたいと云ふやうに考へて居る。

**男爵久保田敬一君。** 交通行政の統一と云ふことは、結局交通省と云ふやうなものが出来るのが一番宜いのではない。只今の鐵道省と云ふものは、甚だ奇異なものであつて鐵道が國有鐵道と云ふ非常に大きな營業機關を持つて居る

ので鐵道省となつたのであつて、此の省の中で行政官廳と思はれるのは監督局一つである。此の鐵道の全體の一一二萬人に對し、監督局所屬の者は四五五百名で、これが本當の交通行政をやつて居るのである。ソレで交通省が出來て、此の監督機關が一つ別になつて、アトの國有鐵道の營業關係のものは別になつて獨立しなければならぬ様な性質だらうと思ふ。夫に移行する關係に於て此度地方鐵道局長に陸運の監督權を與へられると云ふことは、只今述べた主義から云ふと、或は交通統制からして交通省に移行すると云ふことに對しては、少し筋が違ふと思ふ。矢張り現行の如く地方鐵道の監督或は總ての監督行政と云ふものは、鐵道大臣からして地方長官を通じてやるのが本筋ではないかと思ふ。政府の衆議院に於ける説明に依ると、國有鐵道をやつて居るものが監督する方が非常に都合が好いと云ふことであるが、是は非常に間違つた議論であつて、サウ云ふ論法から云へば、或は製紙會社ならば王子製紙に監督さす、電力會社ならば、東京電燈に監督させるが宜いと云ふ風にも

考へられる。矢張り營業と監督とは離れて、全然區別を付けて置く方が宜いのぢやないかと思ふ。

**國務大臣(前田米藏君)**。地方鐵道局長に一部を委任するよりは、地方長官に委任した方が正しいのぢやないかと云ふ御意見は御尤もと思ふが、今日地方長官に委任して居ることは將來と雖其の儘にして置き、唯營業運營に付て不馴れな地方長官よりは、地方鐵道局長に委す方が事務簡捷の上からも實際の事實に適した上からも宜いのではないかと思ふのである。行政理論の建前からと云ふと、地方鐵道局長は現業の方なんだから、夫に監督のことをやらせるのは悪いと云ふ考方は確かに相當の考方で理論ではあるが、實際の實情を云ふと營業運營に關する極く輕微なことは地方長官に委任するよりは鐵道局長に委任する方が、今日の社會の實勢に適して居ると云ふ見地からであつて、行政系統を亂すと云ふ風な大ソレた考方から出て居るのではない。

**男爵久保田敬一君**。實際上便宜の爲にやるのは結構なことと思ふが、尙他日交通行政の統一が出來、交通省と云ふ

ものが出來得べきことも考へて夫に移行する時に差支のない様に願ひ度い。

**男爵大藏公望君**。丁度内務大臣が列席であるから、先般久保田委員から御尋した問題に付て内務大臣の御意嚮も伺つて見たい。鐵道大臣の御答辯は既に伺つたが、内務大臣の御答辯も伺ひたいと思ふ。それは先般御話のありました軌道と鐵道と云ふ問題、先般久保田委員の質問の時分にも説明があつたやうに、例へば東京の地下鐵道は地方鐵道であり、大阪の地下鐵道は軌道である。大阪附近に今一番大きな線路を有して居る大阪軌道株式會社、是は大阪から名古屋迄行き山田迄行く、恐らく其の哩數は日本一かと思ふが、是は軌道會社である。地方軌道である。又他に阪急、是も軌道である。さうして南海の方は鐵道、どうもどれが鐵道で、どれが軌道か分らない、是は私も能く存じませぬが、可なり長い間の内務省並に鐵道省の懸案と申しませうか、まあ悪い言葉で申せば權限爭と申しませうか何れにも關係がありますので、つい軍配が上げ兼ねると云ふやうな

事情があるやに聞いて居るのであるが、お役所の方はそれで宜くとも、民間の方はそれではたまらない。どうか一つ此の問題を兩省御協議の上で例へば新しく認可すると云ふ時分には、是は道路の上も使ひませうから、是は内務省の方で軌道の分を御考になるのも宜いが、認可した後の營業成績、技術上の問題、其の方面は鐵道省の方が「エキスパート」を持つて居るから、鐵道省がやるとか何んとか兩省協議をされて一本にされて、斯う云ふやうに誰が考へてもおかしなことのないやうに一つ御相談が願へないものか、先般鐵道大臣から御答がありました、尙内務大臣の御考を承りたい。

**國務大臣(候爵木戸幸一君)**。只今御話の點は軌道法と地方鐵道法、此の關係は御話のやうに隨分其の時々の古い沿革で認められまして、申請された方面でそれを認可し

て居る爲に、後から見ると甚だ説明しにくい状態にあることは事實である。今日でも内務省としては、例へば軌道法でやりましたものを地方鐵道にしたいと云ふことの申請が

あれば、是は差支ない程度に於て之を認めて相當に許して居ります。只今の所鐵道省と内務省との間に、所謂權限爭と云ふやうな意味ではさう問題がないと存じて居ります。かなり能く緊密な連絡を執つて居るのである。唯御話のやうに隨分長距離のものが軌道で、地方鐵道と殆ど類似のがあるのであるから、それ等の監督に付て、鐵道専門家の眼から見て相當に監督すべきものもあると存じます、同時に道路の路面を使つて居るものに付ては、道路の行政上内務省が相當の之に監督を加へなければならぬやうな次第である。御話の點に付きましては能く兩省に於て協議致しまして出来るだけ圓滑に行くやうに、又將來の認可に付しましても餘り後から見て説明の付けにくいやうなことのないやうに、兩省協議をして進めて行きたいと考へて居ります。

**男爵大藏公望君**。有難うございます、それで結構ですがどうか長年の懸案であるから、なかなか急にはつきりした纏りを付けることはむづかしいことは思ふが、斯う云ふ

時勢でもあり、是非此の議會でも済ましたならば兩省の當事者が協議をして此の問題に對してはつきりした解決を與へられることを希望致します。

本改正法律案は、三月十五日貴族院本會議に於て、堀田委員長から左の如き報告があり、後可決確定せられた。

委員長(伯爵堀田正恒君)。地方鐵道法中改正法律案及軌道法中改正法律案の特別委員會の經過並に結果を御報告申上げます。是等の法案も同じく朝鮮事業公債法中改正法律案の委員に併託になりまして委員會は前後三回開會致しました是等の法案の内容を申上げます、現行地方鐵道法は商法の特別規定として地方鐵道會社及軌道會社に對し株金全額拂込前と雖も主務大臣の認可を受け、線路の延長又は改良の費用に充つる爲其の資本を増加し得ることを認め、又利益配當に關しまして、所謂後配株を發行し得ることとして居るのであります、改正商法は一般的に同様のことを認めましたので、右特別規定を廢しまして、地方鐵道會社及軌道會社も商法の一般的規定に従ひ、主務大臣の認可を

要せず自由になし得るやうにしたのであります、又主務大臣は現在の交通機關の發達の實情に鑑み、必要に應じ自動車との連絡運輸をも命じ得ることゝし、又交通事業の機能の増進を圖る爲、運賃其の他に關する運輸協定をも命じ得ることとしたのであります、又地方鐵道又は軌道の買収又は補償に際し交付すべき買收代價又は補償金は五分利附國債證券を以て交付することになつて居つたのであります。今日は此の種國債證券が著しく減少しましたので、隨時金利の状態に應じて發行せらるゝものを以て交付し得ることゝしたのであります、又陸運に關する鐵鐵大臣の權限が増大するに伴ひ中央の事務も著しく繁雜となるに至つたので事務簡捷の趣旨を以て主務大臣の權限中主として營業方面に屬するものを地方鐵道局長に委任することを得ることゝしたのであります、又地方鐵道に對する營業繼續補償の際の補給金の限度百分の七を百分の五に改めたのであります質問の要點を申上げます、軌道法は馬車鐵道或は其の他の小さい鐵道を監督する爲に起つた法規である之に反して地

方鐵道法は日本鐵道、山陽鐵道、關西鐵道等比較的大きな鐵道を監督する爲に起つた法規である。然るに今日の狀態は何れが軌道か、地方鐵道か誠に不明になつて居る、例へば東京の地下鐵道は地方鐵道、大阪の地下鐵道は軌道である又大阪鐵道、阪和鐵道は地方鐵道である、阪急、阪神は軌道である、さうして軌道は軌道法に依つて監督は鐵道大臣内務大臣であり、地方鐵道は地方鐵道法に依り監督は鐵道大臣となつて居る誠に複雑多様である、今日に於ては最早地方鐵道、軌道の區別を設ける必要がないと考へるが政府はどう考へるか政府は交通行政に付ては、隨分努力して居るが、監督行政に付ては十分でないようであるが、之を統一する考はないかと云ふ質問がありました。之に對して内務大臣、鐵道大臣から同意味の御答辯がございました、監督行政に付ても、是非統一して行きたい、併しながらなかなかむづかしい問題であるからして十分研究して努力したい、斯う云ふ御答辯でございました。又大陸交通政策と云ふか、日滿支の交通政策中、最も重要なものは鐵道政策で

あると思ふが、政府はどう云ふ風にやつて居るか、日滿支運輸連絡上、又輸送力増進の意味からして、政府は東京、下關間に廣軌線を設けむとするやうに開いて居るが、果してさうであるか、斯う云ふ御質問がありました、日滿支の鐵道政策に付ては、政府としては萬遺憾なきやう努力して居る、鐵道の軌幅に付ても非常に苦心して、それぐ間に合せてやつて居る、東京、下關間に於ける人、物的兩方面の輸送力増進に付ては、特に頭を悩まして居る、愈々大陸經營に乗り出すからには、單に部分的の改良、車輛の増加、等では間に合はない、十分餘裕ある計畫を立てゝ行かなければならぬと思ふ、政府は東京、下關間に廣軌線を設ければ云ふことを定めては居らない、白紙であるが、併し省内でも熱心に考究しつゝあり、又審議會に於ても御研究を願つて、善處して行きたいと思つて居る、斯う云ふ御答辯であります。次に現今の輸送力不足に對する對策如何と云ふ御質問がありました、政府は、事變下軍事輸送に對應する爲、貨物運送を先にして、旅客運送を後にした爲に、一

般旅客に不便を生ぜしめたことは誠に遺憾である、併しながら漸次軍事輸送も整備して來、又一方今迄機材が不足して居た爲に、車輛を思ふように造ることが出來なかつた、昭和十四年度に於ては機關車五百二十二、電氣機關車十七客車四百四十八、電車六十、貨車一萬二百五十七、計一萬千三百四臺出来る豫定であつて、來年には相當量増加が出来る見込である、又終夜運轉迄して不足を補つて見たらどうかと云ふ御意見もあるが、果して終夜運轉して需要があるかないか疑問である、是は民間の交通事業者とも能く相談して善處して行きたい、團體旅行は成るべく遠慮して貰ひ、又遊覽の爲に便宜を計つて居つたのを是も止めて、一般旅客に充つるやうにしてゐる、斯う云ふ御答辯がありました。其の他陸上交通事業調整法の實績並に今後の方針、又省營自動車の經營方針等に詳細なる御質問がありました  
が、速記録に譲ります。討論に入りまして一委員より、事變下輸送力不足は已むを得ないとするけれども、長期戦に入つた今日、銃後の護たる國民が其の爲に受ける不便餘り

に大であつて、活動せむとして其の活動を殺かることは事變に影響する所甚大であるからして、政府は輸送力不足に對する対策に付ては、慎重考慮を拂つて貰ひたいと云ふ希望を付けまして賛成せられました。又一委員より今回の改正は已むを得ないと思ふが、不十分である、未だ根本的改正の方法はありはしないか、例へば最早や今日は地方鐵道軌道の區別は不要であるからして地方鐵道法軌道法を一本にすると云ふが如き方法はありはしないか、故に政府は將來に於て根本的改正を爲すことを考へて貰ひたいと云ふ希望を述べられまして兩案に賛成せられました、採決に入りまして全會一致可決すべきものと決しました、右御報告申上げます。