

tation, 1952. Fagg, Weller & Strund: The Freight Red Book, 1950. 日本国有鉄道総裁室訳: 州際交通法。運輸調査局: 米国外交交通委員会の研究。Locklin, D. P.: Economics of Transportation, (3版)。Jones, H. E.: Railroad Wages and Labor Relations, 1900~52。運輸調査局: 米国外交交通委員会の研究。日本国有鉄道営業局: 米国の貨物運賃等級制度。日本国有鉄道総裁室: 米国における国家運輸政策の動向, 昭和30年。Backman, J.: Who gets the railroad dollar?, 1949. Assoc. of Amer. RRs: Railroad Transportation, A statistical Record, 1911~47。A Year Book of Railroad Information, 1952 Ed. (細野日出男・小田垣光之輔)

アメリカがっしゅうこくのどうろゆそう アメリカ合衆国の道路輸送

1 沿革

植民の初期においては通行に便宜である港湾、河口およびさらに内陸へと航行しうる河川が多く利用されたことは明かである。しかし間もなくこれらに伴ないきわめて素ぼくな陸上の通路がひらかれたことは疑いない。しかし当時はまだ公的な建設が行われなかったのだから、私会社が免許を受けて建設し、通行人から料金を收受して運営するいわゆるターン・バイク(turn pike) (有料道路)として建設が進められたのであった。その最初のもはペンシルバニア州のフィラデルフィアからランカスターに至る道路であって石材舗装のものであった。そののち諸州から免許を得て有料道路を建設しようとする会社が相ついで設立され、この種の道路は相当に発達した。

1788年に連邦制が採用されて後に、ようやく政府は長距離道路の建設を実現するにいたった。これらの道路とならんで当時運河も次第に開通されて、これまた交通上に重要さを見せた。しかし1830年に端を発して、急速にその地歩を確立した鉄道は久しく交通機関の大宗をなしてきた。鉄道の発達に伴ない今世紀初め頃から有料道路は不利となって、その通過地の地方公共団体に経営・管理が譲渡される事態となった。州はこれを有料道路とせず無料道路として管理した。しかし一般的には道路の管理を委任されてきた地方公共団体もそれに熱意をもたず、ようやく19世紀の終り20世紀の初めとなって、人口の増加、産業の発展などが道路の増設・改善を促すに至った。連邦政府の道路施設は郵便事業の発達と相まつところが多かった。連邦の道路立法としては1916年に連邦補助道路法が制定されて建設のための補助方針が確立され、さらに1921年の連邦公道法により、計画的な道路系統の建設を期した。

第1次大戦中自動車による貨物の輸送の重要性が認識され始め、戦後にもつづいた。このため高級の州道は主要交通道路として諸都市に出入・通過して都市間連絡と市内輸送に寄与し、第2級州道、地方改良道路もその延長が急速に増加してきた。

1944年の連邦補助公道法(Federal Aid Highway Act)は大都市および産業中心地を連絡する州際公道建設について国防の見地から助長策を規定した。

道路を利用する輸送について現在の最大関心は自動車運送にある。自動車がかつて登場したのは1895年のことであるが、間もなく自動車運送に関する規則も諸州で制定され、とくに貨物自動車運送の営業には免許を受けさせていた。しかし州または地方によりその規則も相違しており、運転者の資格条件すら問われることのないものがあった。自動車運送の要請も農場から取引関係の市場へを主とし、狭小範囲の圏内においてのみであった。しかるに1930年代に至って州際運送もようやく要請され、自動車の発達に必ずべき対策を必要としたので、連邦政

府は関係諸方面の意見をもとり入れ、1935年に自動車運送人法の制定を見た。これは現行の州際交通法(Interstate Commerce Act)の第2編として編入されている。その規制内容は後述のとおりである。

近年における貨物自動車の増加状況はつぎのとおり著増を示している。

1905	1,400	1935	3,675,865
1910	10,123	1940	4,590,386
1915	158,506	1945	4,834,742
1920	1,107,639	1950	8,604,448
1925	2,483,215	1955	10,104,742
1930	3,518,747		

道路運送における近時の問題は、自動車の進出のために鉄道から貨客運送業務を奪うこととなり、鉄道の側の路線の廃止がしきりに見られるに至ったことである。したがって近年鉄道と自動車との調整方策が講ぜられている。

鉄道廃止路線(1921~40)

- | | |
|------------------------------|----------|
| (1) 自動車との競争のみを原因とするもの。 | 7,717 km |
| (2) 自動車および鉄道との競争を原因とするもの。 | 1,963 |
| (3) 自動車との競争および資源の枯渇を原因とするもの。 | 4,307 |
| (4) 自動車との競争およびその他を原因とするもの。 | 703 |
| (5) 他の鉄道との競争のみを原因とするもの。 | 513 |
| (6) 他の鉄道との競争およびその他を原因とするもの。 | 2,019 |
| (7) 導管との競争のみを原因とするもの。 | 74 |
| (8) 水路との競争のみを原因とするもの。 | 270 |
| 計 | 17,565 |

2 自動車運送人

(1) 運送人の種類と運送の態様

自動車運送人はそのサービスの態様にもとづいて3種に分類される。

ア 一般自動車運送人(common carrier by motor vehicle) 一般公衆の何人かのためにでもその要請があれば運送を行うことを業とする自動車運送人である。この種運送人は普通に有料で運送をする。その運送には定路定時、定路不定時、不定路非ふく射、不定路ふく射の種別がある。このうち不定路非ふく射運送は一定地区の中の諸地点または市町村間のものであり、不定路ふく射運送は一定の基地から一定の半径区域内における所定諸地点間のものである。

これら一般運送人の活動は広く公衆と関係するので公の規制を受けることが多い。とくに運賃についてそうである。

イ 特定自動車運送人(contract carrier by motor vehicle) 特定の個人または企業のために、これとの間に締結される契約にもとづいて運送を行うことを業とする自動車運送人である。特定の製造業者のために材料または製品を運送し、あるいは特定の百貨店業者のために顧客をある鉄道停車場との間に運送する自動車運送人などがこれである。

ウ 自家自動車運送人(private carrier by motor vehicle) 個人または企業であって、その所有する自動車によって自己の活動または業務のために運送行為をなす者をいう。自家運送人は公衆との関係が少なく、したがって公の規制を受けることもまた少ない。