

最高運賃の設定権等を規定し、州際交通法を強化した。

(b) 1920年運輸法 (Transportation Act, 1920) 第1次大戦後の事情に適応するため、戦時国家管理から民営に復元するために必要な規定を主とするが、運賃決定方法につき画期的な公正報酬原則 (Principles of Fair Return) を盛り込み、最低運賃設定を定め、また鉄道の合同政策を採用する等目ざましい変更を行った。高収益鉄道からある程度収益を取上げて劣弱鉄道をたすける趣旨の収益回収条項 (Recapture Clause) などは新しい考え方であったが、うまく作動し得なかったため、1933年法で廃止された。

(c) 緊急運輸法 (Emergency Transportation Act, 1933) 1929年末から襲来した米国の大不況は深刻を加え、鉄道も輸送量・収入ともに半減し、欠損相つきその財政状態が極度に悪化したので、この対策としてつくられた法律である。鉄道協調・改組の勧奨、連邦運輸調整官 (Federal Coordinator of Transportation) の設置等による各種運輸業間の競争の調整・協調の促進、不況による職員の失業防止、運賃原則の追加改訂、財務再建等に関して定めた。

(d) 1935年自動車運送人法 (Motor Carrier Act, 1935) 自動車運送業を I. C. C. の監督下に置く規定で、州際交通法の第2編に加えられた。

(e) 1940年運輸法 (Transportation Act, 1940) 1930年代の長い不況期を経、また道路・水路・空路の発達による競争の激化に堪がみ、鉄道以下運輸に関する政策の再建のために行われた立法で、冒頭に交通調整を趣旨とする国家運輸政策を掲げ、水上運送人の I. C. C. による規制を定めた (州際交通法の第3編となる)。そのおもな条項は運輸機関を適材適所に用いること、鉄道と競争する他の運輸機関も鉄道と同じように I. C. C. に規制させること、鉄道規制を幾分緩和すること、土地下付に伴う運賃割引義務を軽減し、鉄道再編を促進するため特別裁判所を設け、政府の信用を鉄道に利用せしめる等鉄道に財的援助を与うべきこと、農産物輸送運賃に特別考慮を払うこと、I. C. C. の鉄道合同案作成責任を解除すること等が規定された。しかし間もなく第2次大戦によって情勢は急変し、この法律は戦後まで大きな意義を果さなかった。

(f) 貨物運送取扱人法 (Freight Forwarder Act, 1942) 貨物運送取扱人も I. C. C. の規制下に入れることを定めた。この法律は州際交通法第4編となっている。

(g) リード・ブルウィンクル法 (Reed-Bulwinkle Act) 1948年の立法で、鉄道による運賃協定等は I. C. C. が認可したときは反トラスト法の適用除外となることを定めた。法務省が根強くこれを反トラスト法違反として追及して来たことへの救済立法であるが、トルーマン大統領の拒否権を乗り越えて成立した経緯を持っている。

## B 特別統制法

(1) 配車法 エシュ配車法 (Esch Car Service Act) とも呼ばれる。1917年の制定で、その主要目的は、(a) 州際交通委員会に配車監督に関する権限を加え、とくに緊急事態における広範な配車統制権を与えたこと。(b) 諸鉄道運送人に配車規則を協議制定して I. C. C. の承認を得べきことを要求したこと等である。同法は第1次大戦のために十分な施行を見るに至らなかったが、配車に関する監督的実体的規制の途を立法的に開いた点に特色がある。委員会の関係権限はその後1920年運輸法によって拡張された。また1892年のアメリカ鉄道協会の決議を起源とし、1900年以来実施されていた配車規則 (Code of Car Service Rules) も同法制定後再々の改正を経て現行のも

のに完成された。

配車規則は対象車両を自社車両 (home cars) と他社車両 (foreign cars) とに分ち、配車機関の直接統制によって、相互使用の車両をなるべく速かに所有会社に返還させることを趣旨とし、そのため貨物の積込をなるべく自線においてすることなど、相互使用の秩序と便宜とを維持するものである。なおこのほかに配車関係規則として車両日割使用料規則 (Code of Per-diem Rules) がある。同規則は車両の使用料として1日当りの所定料金を支払わねばならないこととし、その車両の走行距離によらないことを規定する。この1日当り使用料の設定もまたその車両がなるべく速かに所有会社に返還されることをねらっている。

現在、配車については I. C. C. の監督の下にアメリカ鉄道協会がその配車部を通じて実際業務を遂行している。

(2) 貨物引換証法 鉄道貨物運送取引の安全と円滑をはかるため、運送証券の統一を主目的とした特別立法で、一般に Pomerene Bills of Lading Act of 1916 として知られているが、前記の多くの法律と同様に州際交通法の一部改正法であって単行法ではない。1917年1月から施行されたが、その後1935年の自動車運送人法によって州際自動車運送証券にもおよぶこととなった。

この法律は I. C. C. に鉄道等の運送証券の形式を規定する権限を与えたのであるが、I. C. C. はこれにもとづいて統一運送証券の形式を定め運送人の責任を明定した。州内運送の証券も事実上この州際のものになっている。uniform straight bill of lading (統一記名式貨物引換証) というのは荷主または荷受人に直渡しするもので、流通性なく貨物代金決済等の取引の具に供されないものであり、uniform order bill of lading (統一指図式貨物引換証) は流通性を持つ完全貨物代表証券たる有価証券で、代金取立等のため担保または売買されるものである。両者は着色で区別されるようになっている。

## C 労働関係法

(1) 鉄道労働法 鉄道事業の経営に重要な役割を果している労働に関しては、1920年運輸法に運送人と従業員との間の紛争処理について若干の規定が設けられた。しかしこれは極めて不十分であったので運送人側と従業員側とは共同して新労働法制定を国会に求め、1926年に鉄道労働法 (Railway Labor Act) として成立した。本法の趣意とするところは (a) 鉄道の交通または業務運営の中断を避けること (b) 従業員の団結の自由を制限することの禁止 (c) 運送人および従業員の双方の団体組織について独立性を認めること (d) 紛争の迅速かつ秩序ある解決を行うこと (e) 紛争解決の機関として全国鉄道調整委員会 (National Railroad Adjustment Board) と国家調停委員会 (National Mediation Board) を設置することにあった。

全国鉄道調整委員会は運送人および従業員の双方から半数ずつ選出される委員36人から成る。そこでは苦情 (grievance) または賃金率、就業規則、労働条件に関する協約の解釈もしくは適用から発生した紛争に関する事件の解決が付託される。同調整委員会には4部会を置き審理はそれぞれ独立して行われる。各部会の所掌事項は従業員の職務の種類によって区別される。すなわち主として第1部会は列車内または構内勤務従業員、第2部会は機械工、第3部会は駅係員、第4部会は水上運送従業員および上の諸部会に属さない従業員に関する事項を取扱う。

国家調停委員会は独立規制委員会としての合議行政機関であり大統領の任命する3人の委員から成る。その機能は紛争当事者の双方または一方の請求にもとづいて発動する。取扱事案は