

規制(行政)委員会 (Independent Regulatory Commission)が広く採用され非常な発達を見ている。相当任期を持つ数名(奇数)の委員から成る合議体で、民主的な構成を持つけれども、行政府から独立しており政治的に中立性を保てるようになっている。また規制の方法も行政裁判に類似した審問方式がとられ、公聴会において認可あるいはある案件の申請者とこれに対する利害関係人の陳述が行われ、委員会がこれに審決を与えるという方法が中心である。これら委員会の審決に対しては司法裁判所へ訴訟する道も開かれ、そのため、アメリカの公益事業統制の最終決定権者は最高裁判所となり、決定の遅延のみならず委員会規制を骨抜きにする場合が少なくない。鉄道の運賃あるいは資産評価等の規制にもこの例が少なくない。

(1) 州際交通委員会 (Interstate Commerce Commission, 略称 I. C. C.) わが国ではしばしば [州際商業委員会] もしくは [州際通商委員会] と訳されているが、ここにいう commerce は交通の意味であり、また実体的にも交通のみを担当しているからこれらは誤解を招きやすく、首記のように訳するのが正しい。アメリカの運輸事業規制に関するもっとも中心的な連邦機関で、1887年創設以来各種独立規制委員会の典拠をなしている。鉄道規制に始まり、パイプライン・エクスプレス・寝台車業・自動車運送業・水上運送業・貨物取扱業におよんでいる。その委員構成と主要機能については前章(1)に述べた。全職員約2,000人、年経常費も約1,150万ドル程度である。

委員会は管理局・会計原価計算局・財務局・公式事件局・非公式事件局・調査局・法務局・機関車検査局・保安局・自動車運送人局・業務および業務資金局・評価局・運輸営業局・運輸経済統計局・水上運送人＝貨物取扱人局の15局に事務を分掌し、また委員会(ここでは裁判所の法廷構成に当るもの)も全体委員会・部会・1人委員・審理官(examiner)1人または数人に分けて、事案の種類・大小軽重によって分属分担して専門化・効率化をはかっている。部会は次の5に分れている。

第1部会 運送人の業務の管理・経営調査などに関する事項。

第2部会 運賃・貨物等級表(実施の停止・合理性の審議とも)・資産の評価・運送人間の賃率協定などに関する事項。

第3部会 配車・プーリング・共用施設・保安施設などに関する事項。

第4部会 鉄道事業などの創設・路線新設延長(公共便宜必要証書 certificate of public convenience and necessity の発給)・企業合同・資産の買収貸借・株式社債等証券発行などに関する事項。

第5部会 自動車運送事業に関する事項。

I. C. C. はその行政について年々国会に報告し、必要な勧告も行うが、その膨大な年次報告書は公開され、事案審決録は裁判判決録に準じて重用されている。なお I. C. C. は規制行政のみで補助行政は担当していない。

(2) (州) 鉄道委員会・公益事業委員会 (State Railroad Commission, State Public Utility or Service Commission) 鉄道の独占による横暴非難の聲に答えて1870年前後から諸州に鉄道取締りを目的とした委員会が生まれたが、1869年のマサチューセッツ州の鉄道委員会がその初めというべく、その後各州に広がり、1906年のウイスコンシン州のものももっとも進歩的なものとなった。現在全米にデラウェアを除く47州とワシントン府のものと合せて48の地方委員会がある。鉄道から始まったがその後運輸公益事業・電気・ガス・水道等をも管轄し、公益事業委員会と称するものが多い。その規制は大体 I. C. C. のそれに似ているが、その州内事業と業務に限定されている。

I. C. C. の規制と競合矛盾を起さないよう調整が工夫されている。

(3) 国防運輸局 (Office of Defence Transportation) アメリカ鉄道は第1次大戦中は戦時運輸を完遂するために国家管理に移され、大統領は鉄道管理局を設け総裁を任命して運用せしめた。然るに第2次大戦中は鉄道業者の自主的戦争協力体制結成によって国家管理に移されることなく大量の戦争運輸を遂行した。しかし私的団体では不足資材や輸送割当・貨車割当等を行いがたいので、政府は国防運輸局を設けて戦時運輸統制を行わしめた。戦後もしばらく存続したが、朝鮮事変中には Defence Transportation Administration に改称改組された。

(4) アメリカ鉄道協会 鉄道事業の結合組織としてもっとも重要なものが本協会 (Association of American Railroads, 略称 A. A. R.) である。これは1872年に時刻表会議 (time conventions) として鉄道経営者が会合したことをはじめとする。現在の協会は1891年に集成されたアメリカ鉄道協会と米国鉄道経営者協会 (Association of Railway Executives) とが1934年に合同して成立したものである。鉄道の経営と事業者間関係との諸部面に寄与が多かった。それはアメリカの主要鉄道およびカナダ、メキシコの若干鉄道を会員としている。

重要鉄道社会員が選出する代表者からなる理事会 (Board of Directors) は協会の一般業務を監督し、その下に執行委員会 (Executive Commission) と任用委員会 (Committee on Nomination) とが管理に当たっている。

この協会は単に事業間の連絡、情報交換に止まらず、経済および技術に関する調査・研究を初めとして、諸鉄道に共通して適用される諸規則を定め、業務・設備の統一準則を設け、かつ交通事業が強度に要請する協同的実務を自ら遂行する。ここには鉄道事業監督の観点から主要業務を記述しよう。

内部組織として運転、輸送、営業、建設、工作、購買・保管、貨物賠償、配車、法務、財務・会計・税務・評価および計画・調査の諸部がある。これらから独立の業務機関として鉄道経済、爆発物、貨物包装の諸局が置かれている。その他に幾多の委員会が設けられ、運輸調査、技術研究、荷主諮問、郵便物運送の諸委員会などをあげることができる。

本協会は政府の交通行政につき実務上の代行をなす部面が多く、その配車部 (Car Service Division) は州際交通委員会 (I. C. C.) の代行機関として、同委員会の広範な配車権限を委任されており、配車規則、貨車日割使用料規則などに準拠して実務を遂行しつつある。

また爆発物等安全運送局もやはり I. C. C. の代行機関として危険な物品の輸送について高度に保安上の規制を受ける業務を遂行しつつある。新式信号機の適性証明についても同委員会に代ってこれを行う。

同協会制定の規則には列車規則、閉塞信号規則、連動規則、配車規則、車両日割使用料規則、小口扱貨物受託・保管・取扱・引渡規則、車両遅滞料規則、爆発物等安全運送規則などをあげることができるが、これらは主務当局たる I. C. C. の承認を経たものである。

協会の機能に適切なものとして設備の統一または標準化も実施され、軌条、有蓋貨車、自動連結器の標準化等に基準を示した。連邦議会および州議会の鉄道関係立法に関係しては、協会が1919年に設置した特別立法委員会を通じて、法案審議のための資料の提出、聴聞会への供述人の出頭の手配などを行っている。

## 5 組 織

鉄道の経営組織はその機関の機能の上からおおむね政策また