

る。しかし政府が元受保険責任の6割を再保険し、最終的危険負担を行う。いわゆる国営再保険市場に属するからである。

なお一部例外的に自家保険の途をも開く。つぎに加害者不明の事故による被害者に対しては、政府が加害者に代って賠償するものとし、必要経費の一部を国庫で負担する。

本制度は昭和30・7・29法律第97号で公布された。(山上孝史) **じどうしゃていとうほう 自動車抵当法** 車両の更新および自動車運送事業の財務の健全化を促進するため、自動車について新たに抵当権の設定を認めた法律(昭和26年法律187号)。目的となる自動車は、道路運送車両法(昭和26年法律第185号)による登録をうけた自動車で、建設機械抵当法(昭和29年法律第97号)で規定する特殊自動車以外のものである。自動車の抵当権の得喪変更の対抗要件として、自動車登録原簿への登録が規定されている。抵当権の内容・効力および消滅については、民法の抵当権の場合とほぼ同様であるが、対抗要件としての自動車登録原簿への登録(5条)、抵当権と先取特権との順位の設定(11条)、抵当自動車のまっ消登録の場合の抵当権者への通知(16条)、自動車についての質権設定の禁止(20条)および民法の転抵当、抵当権の順位の譲渡またはほう棄の制度、濫(てき)除制度等を援用しない点等が若干異なっている。抵当権の実行については、道路運送車両法および建設機械抵当法にもとづく自動車および建設機械競売規則が定められている。(石月昭二) **じどうしゃてにもつうんちんりょうきん 自動車手荷物運賃料(国鉄の)**

国鉄自動車線においては、駅員のいない駅が大部分であるので、手荷物が取扱う有料手回り品として運ばれるものが多く、手荷物の取扱数は割合に少ない。これらの手荷物の98%までが鉄道・航路にまたがって運送されるもので、自動車線内相互のものは僅少である。したがって鉄道との関連性からその延長として、鉄道とまったく同じ制度により取扱われている。すなわち旅客は、乗車券(定期乗車券を除く)を駅で呈示して、その発着区間内を携帯品3個まで手荷物として託送できる。手荷物として取扱うことのできる荷物の数量の範囲・性質上禁止している物品は、鉄道と同様である。

1 運賃

国鉄自動車は創業時は鉄道と同一であったが、昭和24・10有料手回り品制度の実施に伴ない、手回り品持込料との均衡を考慮して、下記のように改められ今日に至っている。

旅客1人の託送する手荷物の重量が30kgをこえないとき

(1) 同一自動車線の駅に相互発着するもの 運送距離の遠近にかかわらず 50円。

(2) 自動車線と鉄道(航路を含む)とにまたがるもの(鉄道のみのものと同一) 運送距離の遠近にかかわらず 115円。

2 料金

手荷物関係の料金としては、小荷物と同様、配達料、保管料等の料金があり、鉄道と同一である。——手荷物。荷物の配達。荷物諸料金。(井上栄一)

じどうしゃどう 自動車道 普通には自動車の通行する道路という意味で使われている用語であるが、法制上は道路運送法の規定により、いわゆる自動車専用道路という意味に用いられ、自動車以外のものの交通には供されない道をいう。自動車道には**専用自動車道**と**一般自動車道**とがある。専用自動車道とは、自動車運送事業者が、その事業用自動車の専用に供することを目的として設けた道であって、その道路は自動車運送事業用の固定資産をなすものである。専用自動車道はその開設の主体が自動車運送事業者にかぎられていることおよび供用の対象がそ

の運送事業者の事業用自動車にかぎられているのが特色である。一般自動車道とは専用自動車道以外の自動車道をいい、その供用は一般の自動車を対象としており、有料道路(toll road, turnpike)として供用されるのが普通である。有料道路として法制化されたものには、前記の一般自動車道のように自動車のみを対象として通行料金を徴収するものと、国道・都道府県道・市町村道のうち、選定された特定の区間(橋・渡船・トンネル等を含む)において、自動車およびその他の諸車、特別な場合には人からも通行料金を徴収するものとがある。(清水武志)

じどうしゃどうじぎょうきそく 自動車道事業規則 自動車道事業(一般自動車道を開設して、それをもっぱら自動車の交通の用に供する事業)に関する免許・許可・認可等道路運送法に規定する事項の申請手続・報告・届出の手続、ならびにそれらの処理要領あるいは一般自動車道の工事方法等について規定した運輸省建設省の共同省令(昭和26年運輸省・建設省令第2号)である。(清水武志)

じどうしゃのうんちんせいで 自動車の運賃制度 自動車運送事業はすべて有償である。有償とは、自動車運送または付帯サービスの利用に対する反対給付を意味するものであって、この反対給付を運賃あるいは料金と称している。これらの運賃および料金はこの事業の公共的性格から、一般国民生活に与える影響が重大であるから、これを自由に放任することはできない。よって自動車運送事業を営業者は、運賃・料金の設定または一度定めた運賃・料金を値上げしたり値下げしたりするような変更も、運輸大臣の認可を受けなければならないことになっている。

運輸大臣は運賃または運輸に関する料金の設定または変更の認可申請があった場合は、つぎのような認可基準によって審査をして、認可の可否を決定するものである。したがって実施運賃は常に認可基準の内容が盛り込まれているものと考えてさしつかえない。

認可基準の内容は、つぎの通りである。

1 運賃および料金は本事業の公共性にかんがみて、その健全な発達をはかるため能率的な経営を基礎として、適正な原価と適正な利潤を含める。この能率的な経営とは、必ずしも事業者個々の経営の実体そのままの原価を基礎とせず、その地区の地勢あるいは経済の状況、経営規模、経営の合理性等を、基準的に原価の内容として考慮することを意味しているもので、適正な利潤については、自由経済情勢下における資本吸収の一段として、その時々状況に応じ運賃・料金の原価として考慮されるものであって、現在は1割程度の配当額を認めている。

2 自動車運送事業者はすべての利用者に対して、公平にサービスの提供を行わなければならないものであるから、運賃・料金の定め方についても、差別的にわたるものはいけなくとしている。

貨物自動車について大口需要者と、一時かぎりの需要者とを差別するようなものは適当ではない。ただし社会通念上割引することが妥当と考えられているもの、例えば旅客自動車については、通勤者・通学者・回数券の割引等、貨物自動車についても国民生活上必需品について割引制度を設けることは差別的な運賃とは考えられていない。

3 運賃・料金の構成要素として、原価主義以外に利用者の負担力をも考慮しなければならないこととし、自動車の運賃・料金は、原価主義と負担力主義を折中することが合理的である。したがって輸送需要の稀薄な地区における運賃・料金は、これらの利用者の負担力を勘案して、原価積上計算以下の低率運