

賃で負担力との調整をはかり、潜在需要の吸収あるいは他の路線の収入によってこれをカバーする等、事業全体を通じて採算点を見出すことが必要である。

4 運賃・料金によって不当競争を誘発するようなものではない。元来同一経済地帯内あるいは同一路線の原価は、若干の要素を除けばほとんど同一と考えられ、若干の個々の異なる要素も基準的には差を認める必要がないことになるので、総体的な本事業の健全な発達をはかるため、採算を度外視した運賃・料金の設定変更は認められない。

これらの要素で構成される運賃・料金も、せっかく合理的に決定されながら、これが守られなければならないものにならない。したがってこれを厳守させるため運賃・料金は確定額をもって定めることとし、いったん定められた運賃・料金はこれより以上取ることも、割引することもいけない。これが**定額制運賃料金**であって、自動車運賃・料金はすべてこの制度が適用される。なお一般乗合旅客自動車運送事業および一般乗用旅客自動車運送事業以外の自動車運送事業のうち、運輸大臣の指定する種類については、最高額および最低額をもってこれに代えることができるようになっている。現在は一般路線貨物自動車運送事業のみ指定されている。

定額制を実施する上において、その脱法行為として運賃・料金の割もどし行為が考えられるが、これを防止するため、当該運送行為の対価として收受した運賃・料金のうちからそのうちの何割かを旅客または荷主に返付することは禁止されている。これが運賃・料金の割もどし禁止の規定である。

貨物自動車運送事業は現払制をたてまえてしている。貨物の運送行為完了による現払は当然であるが、案外慣習的に支払を延期しているものが多く、このため事業者は事業経営の渋滞をきたすこととなる。また定額運賃の実質的違反ともなるので、運賃・料金は運送貨物を荷受人に引渡すまでに、收受しなければならないこととしている。ただし現実的には荷主の経理上の手続は、商慣習によって種々であるし、その他やむを得ない事由のある場合も考えられるので、一定期間は何等手続を要せずして猶予される。また貨物自動車運送事業者が大口需要者との間に、常時反覆的に運送取引をする場合には、1運送ごとに運賃・料金の精算をすることは、双方とも非常に手数をとることとなるので、当該運送契約の実体に応じた猶予期間が認められることになっている。(福島真義)

じどうしゃのかしわたし 自動車の貸渡 自動車運送事業者は、その事業用自動車の貸渡をしようとするときは、運輸大臣の許可を受けなければならないことになっており、また運輸大臣はその貸渡によって、公衆の利便を害することとなるおそれがあると認める場合を除くほか、許可をしなければならないことになっている(道路運送法第37条)。しかし国鉄自動車については、この規定の適用がないので、積雪地帯における冬期間の休眠車・仕業率の低い修繕費割高の老齢車、輸送閑散時の遊休車等を活用するため、運輸上支障のない場合にかぎり、資力信用十分と認める者に対し、国鉄の営業用自動車を地方自動車事務所長かぎりで貸渡することができることになっている。

貸渡期間は1箇月以内であり、貸渡の条件として自動車の受授は、当該貸渡自動車の所属自動車営業所で相手方責任者立会のうえ、自動車の状態を検査確認して行い、自動車の保管については、善良な管理者の注意義務を課するとともに、転貸またはこれに類する行為を禁止し、使用にあたっては、不当な過積または正常な車両状態を保持できないような無理な運用は避け、仕業・点検の励行のほか、随時検査を行い、良好な車両状態の

保持に務め、かつ自動車を整備した場合、その主要事項について記録する等の義務を課している。

自動車貸渡料は前払であり、貨物自動車については1日1車につき、標記トン数4t未満は1,600円、4t以上は2,000円となっているが、燃料種別および車両の状態により、3割以内の割引をすることがある。また旅客自動車については貸渡料を定めていないが、貸渡のつど定めることにしている。なお、乗務員を付する場合は、添乗料として1日につき添乗者の俸給日額にその13割を加算した金額を収受し、かつ旅費その他とくに要する費用は借受人が負担することになっている。

また地方自動車事務所長は、

- 1 天災事変その他緊急な事務上の必要があるとき。
- 2 借受人において契約違反の行為があったとき。
- 3 借受人が国鉄の責任に帰することのできない事由によって、車両または付属器具をき損しまたは亡失したとき。

のような事項の1に該当すると認めたときは、いつでも将来に向って、貸渡契約の解除ができることになっているし、借受人が国鉄に損害を与えたときは、国鉄が相当と認める額を賠償しなければならないことになっている。(西山清氏)

じどうしゃのけんさ 自動車の検査 自動車の構造・装置および性能について、運行上支障がないかどうかをしらべることの通称。自動車が一般道路上を運行する場合、とくにその構造・装置は公共的安全性を確保するうえにおいて、完全でなければならないので、国家は自動車の使用者に対して、行政庁の行う自動車の検査(車両検査、略して車検ともいう)を定期的に受けることを義務づけており、一般に「自動車の検査」とはこの検査をいう。検査を行う機関は各都道府県知事直属の補助機関たる陸運事務所であって、その所在は各都府県に1事務所、北海道に7事務所がある。自動車は定められた期間ごとに、車庫の所在地を管轄する陸運事務所でその構造・装置が保安上の技術基準に適合するかどうかについて検査を受け、また合格の証である自動車検査証を備えていることが、自動車を運行する際の必須の要件の1つとして法律で定められている。——道路運送車両法。道路運送車両の保安基準。(山本正男)

じどうしゃのざいさんげんぽおよびほしゅだいちょう 自動車の財産原簿および保守台帳 財産原簿(以下原簿という)および保守台帳(以下台帳という)は、ともにそれぞれの記載事項と実体との一致を確保するためのものであって、国鉄自動車の原簿は総括局所長(自動車局長)、副原簿は所属局所長(地方自動車事務所長)、台帳は保守担当主任(自動車営業所長)が保存している。

旧鉄道財産規程は単なる財産の整理および実体との対照だけであつたが、昭和28年度から施行の総裁達第600号による日本国有鉄道財産管理規程は、原簿および台帳の記載事項と実体の一致のみならず、その使用・運用および使用効率の状況を明らかにすると共に、その資料若しくは報告を求め、所要の調査を行うことができるよう規定されている。(大森富太郎)

じどうしゃのしゅるい 自動車の種類 自動車には法令による取扱から、用途および形状から、またその構造等から一般的な分類名称がつけられている。この名称が自動車の種類をあらわすわけである。

1 法令による分類 道路運送車両法施行規則(昭和26年運輸省令第74号)では、自動車の大きさ(寸法)および構造ならびに原動機の大きさを基準として、つぎの4種類に分類しており、これを自動車の種別という。

(1) 普通自動車 普通一般の自動車はこれに属する。特種用