

つううんかんりけいえいがいしゃ 通運管理経営会社（フランス）(仏) Société de Contrôle et d'Exploitation de Transports Auxiliaires (SCETA) フランスにおける代表的な通運会社で、フランス・ナショナル鉄道の子会社として1942・1・1に設立された。資本金は317,043,000フラン(1953)、うち約83%がナショナル鉄道の出資である。

1 S. C. E. T. A. (セタ)の設立 1938年の鉄道大統合と現在のナショナル鉄道の創立ともない、旧鉄道会社の自動車関係の子会社の合併の必要が生じ、1942・1・1にこれが実現し、現在のセタが設立された。セタは、旧子会社の各業務をひきつくとともに、その業務は拡充された。すなわち、道路輸送業務(通運業務および旅客輸送をふくむ)の監督および一部の直営である。1946・7・1には、さらにパリ市内の通運体制に一大改革が加えられ、セタはいちじるしく強化された。改革以前にあっては、セタは西部鉄道管理局管内の業務のみ直営し、他の鉄道管理局管内においては、フランス宅扱運送会社 F. T. D および自動車運送会社 S. T. A の行う業務の監督にあたっていた。改革の結果、パリ市内と近郊の通運業務のいっさいをセタが直営することとなり、セタの独占的地位は確立した。現在セタの直営地域は、パリ、リヨン、ポルドー、トゥールーズ、ラロシエルである。

2 構成 セタは形式上は独立した民間株式会社であるが、株式の約83%をナショナル鉄道が所有し、管理委員会12名のメンバーのうち、委員長、副委員長をふくむ8名がナショナル鉄道の現職の高級職員の内、さらに、総支配人、支配人、ならびに各業務課長もナショナル鉄道の職員があたっている。全従業員約3千名のうち2千名が鉄道職員であり、ナショナル鉄道から給与の支払をうけながら、セタの業務に従事している。したがって、形式的には独立した民間会社というものの、実質的にはナショナル鉄道の1部局の観を呈している。このような事情は、一面において、この会社の管理を複雑なものにしているが、ナショナル鉄道としての公共的精神と、民間会社としてもつ営利的能率精神との結合をはかったものとして、セタ独特の長所をうみだしている。

3 活動 セタの活動は、(1) 法律上ナショナル鉄道と無関係な活動、(2) ナショナル鉄道との契約にもとづく活動、(3) 他会社への投資活動、の3つからなっている。

法律上ナショナル鉄道と無関係な活動のおもなものは乗合自動車関係の業務(列車代行業務、普通旅客輸送業務、遊覧用旅客輸送業務)である。普通旅客輸送業務は、年間約2,704,000車キロである。もちろん、法律的にナショナル鉄道と無関係とはいっても、鉄道沿線地帯を鉄道に結びつけ、鉄道と道路との協同輸送をはかる上で大きな役割を果しているのであって、鉄道と競争関係にたつものではない。このほかに、多数の通運業者に車両の貸付けを行っているが、これも法律的にはナショナル鉄道と無関係である。

ナショナル鉄道とセタとの間には、パリ市内および近郊の通運業務に関する特別契約と、鉄道と連絡する道路輸送業務の監督に関する一般契約とが結ばれている。前者にもとづく活動は、セタの活動の中心をなすものであり、セタの収入の55%がこれによる収入であり、自動車数の57%、従業員数の75%がこの活動に従事している。セタは、この外通運業務と密接な関係の

あるパリ市内の鉄道所属荷扱所(152箇所)の業務の管理を委託されている。セタは、契約にしたがって、荷主から受取る現金をすべて一旦ナショナル鉄道に納入し、ナショナル鉄道は契約に定められた下請料金を報酬としてセタに支払う(フランスの鉄道は、鉄道法により、駅から5km以内の5千人以上の人口の集中しているところでは、荷主の戸口において、鉄道の自己の責任で、貨物の受渡しを行う。ナショナル鉄道は、この集配を通運会社に下請させる)。

鉄道と連絡する道路輸送事業全体に対する監督は、旅客関係、貨物関係の両方にわたっている。これらの地方業者が法規をまもっているかどうかを監督し、さらに作業能率の監視、経営監査、ナショナル鉄道がこれら業者に支払うべき報酬額の算定などを行う。

4 投資活動 1953年で60,000,000フランであり、ナショナル鉄道の了解をえて行われる。投資の対象はマルセーユ、ストラスブルグ、サン・チエンヌ、ルーアン、メッツ・リモージュルマンにおける通運会社、新コンテナ会社、フランス・シェンケル商会、遊覧あつ旋機関(F. T. S)、国際旅客運輸にあたる諸会社など、多方面にあたっている。これらの投資はセタの益金によってまかなわれる。(竹中一雄)

参考文献 Expose de La Société de Contrôle et d'Exploitation de Transports Auxiliaires.

つううんけいさんじぎょう 通運計算事業

1 意義 [通運計算]とは通運事業者の需要に応じて、通運から生ずる通運事業者間の債権債務の決済または債権の取立をすることをいい、[通運計算事業]とは、営利を目的とするしなないとを問わず、通運計算を行う事業をいう(通運事業法第3条)。

通運事業は、その報酬の取得方法が他の企業に比べて多分に特異性をもっている。すなわち元払・着払および届先まで元払等いろいろな支払方法があるほか、取立金および立替金の関係もあって極めて複雑で、発地業者と着地業者との間に債権債務の関係を生ずることが通例である。しかもこれら両者間は地理的に相互隔離され直接精算することが困難であることから、荷受人より收受すべきものは着地業者へ、荷送人より收受すべきものは発地業者へその回収を委託する結果となり、発着両業者間に債権債務の関係が生ずることとなる。そのうえ通運事業者間の取引は全国的であり相手方も多数であるからこの関係は錯そうを極める。したがってこれら同業者間における債権債務を何等かの集約的手段によって決済し、通運取引の安全をはかることが必要となる。この処理を通運事業者の需要に応じてする事業が通運計算事業である。現在わが国では日本通運株式会社1社がこれを行っている。

2 計算方式 通運計算の約款ともいべき通運計算規程に定められており、現在は交計と取立計算の2種がある。

(1) 交計 多くの業者間に交錯する無数の債権債務を通運計算会社に集合した上、同社において1業者ごとにその債権債務の総額について差引計算を行い、差額(計算尻という)がその業者の債権となったときは同社から債務店に代位して支払い、債務となったときは同社が債権店に代位してそれを取り立てるもので、いわゆる集合差引計算で、商法上の交互計算の高度化