

線網が稠密すぎるために、地方の群小鉄道は財政難から大会社に合併されるという現象が現われた。しかも山間へき地の住民からは新線建設の声が強かったので1859年以降、鉄道営業には国家が利益保証を与えることにして新線建設を行わせた。さらに1879年にフレシネ工部大臣は明かに政治目的にもつづく8,807km, 150路線におよぶ新線建設計画を可決させた。フレシネ計画は1914年の第1次大戦まで続行された。

戦時中は自動車鉄道輸送の代行者として登場したが、大戦後においては戦時中に人員・資材の輸送に活躍した余勢をかって一般旅客・貨物の輸送に進出してきた。それにもかかわらず1930年にも鉄道と自動車との輸送調整に関する法令が制定されていなかったため、鉄道は免許条件書その他の法規によって活動を制約され、一方自動車は経営上に有する自由と営業面に有する柔軟性を発揮して進出を続けたので、鉄道は1930年の経済恐慌を境として苦境に追い込まれるに至った。この対策として①自動車運送の規制(34年)②鉄道運賃の値上げ③租税公課の引下げ(33年)④経営の合理化等の一連の措置が実施されたが、1930年～37年の欠損額は320億フランに達し、何らかの抜本策をとらざるを得なくなったので、当時の人民戦線内閣は主要産業の国有化の第一歩として、1938・1・1以降5大鉄道および国鉄線(西部鉄道とアルザス・ローレン鉄道)を合併してフランス・ナショナル鉄道会社(Société Nationale des Chemins de fer Français 略称 S. N. C. F.)を新設させた。

この鉄道会社は国家が新会社の株式の過半数(51%)を所有することによって会社を支配するが、従来の各会社はただちに解散するのではなく、それぞれの免許の満了まで存続し、自社の株主に対して配当および償還を行い、また自らのため新会社の株式の管理に当り、さらに新会社の管理にも参与することを許されるという特異な国有化を実現して今日におよんでいる。なお新会社の免許期間は45年と定められているため1982・12・31をもって免許は失効し、同日以後は名実ともに国有鉄道となる。

2 鉄道の監督

監督官庁 鉄道の監督はわが国の運輸省に当る公共事業運輸観光省(Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme)が当り、大臣の諮問機関に高等運輸審議会があり、直接 S. N. C. F. の監督部局としては、運輸省鉄道監督局に当る公共事業運輸観光省鉄道輸送総局がある。

3 フランス・ナショナル鉄道会社

(1) 機 構 この会社はわが国鉄のように全資産が国家出資の公共企業体ではなく株式会社(くわしくは匿名株式会社)組織であるから、一定の条件内で国家組織から解放され自主的に運営を行いうるわけで、商法および匿名株式会社法の原則にしたがって運営されている。その主要機関は株主総会、管理委員会および社長である。管理委員会は[S. N. C. F. を管理する目的のために、会社の定款に定められた最大範囲の権限]を付与されており、権限の範囲はつぎのものにおよんでいる。

ア 社長・副社長・支配人は管理委員会の推せんにもつぎ委員長が公共事業運輸観光大臣の同意をえてこれを任命する。

イ 年次予算の決定、収支の均衡を維持させることは管理委員会の第1の任務である。

ウ 運賃改正については、改正案は審議のため高等運輸審議会へ付託され、公共事業運輸観光大臣の認可を受ける。

エ 会社への業務改善命令を発する。

オ 団体労働協約の承認、給与の決定に関する一般原則を含む従業員規則、一般入社規定、昇進条件を定める。

カ 借入金、クレジットを承認する。

委員会の構成はつぎの20名の委員からなる。

政府委員10名、旧鉄道会社の幹部5名、従業員代表5名。

委員長は政府委員から任命され、委員の任期は6年である。

社 長 2名の副社長および1名の支配人が社長を補佐する。その任命には「ア」に述べた規定が適用される。社長・副社長・支配人は管理委員会の動議にもつぎ罷免することができる。なお管理委員会以下の組織は、旧鉄道会社時代の機構をほぼ踏襲したものであって、本社は社長の下に社長室・総務・輸送・車両・施設・営業・職員・経理・資材の諸局が設けられている。

わが国と異なるのは旅客・貨物輸送および配車業務は営業局ではなく輸送局に、動力車の運用は車両局に属し、営業局は貨客統計・宣伝・輸送調整を担当している点である。

鉄道局は6局あって、おおむね合併前の鉄道会社の路線を管轄しており、地中海鉄道局(在マルセイユ)を除いて、他の5局はバリの各ターミナル駅を庁舎に使用している。鉄道局の下には500kmないし1,500kmごとに管理部(arrondissement)が設置されており、営業(exploitation)・運転(traction)・車両・軌道の4管理部に分れている。多くは同一庁舎を使用しているが、各管理部長の管轄区域は運輸上の事情を考慮して設定されているので、区域は必ずしも一致していない。営業管理部はその下に運輸(trafic)、運行(mouvement)担当の駐在運輸長を配しており、駅(1級から6級におよぶ)は駐在運輸長の指令を受ける。ただし特級駅の管理は駅長に直接掌握させている。

(2) 人事厚生 職員数は390,880人(1953年末)である。職員は身分の確定した一般職員と、臨時職員ならびに任用前で見習中の被管理職員に大別される。採用は競争試験を行い年齢18才以上29才未満のものから選抜している。特定の資格者は幹部予定者として採用する。職階は運輸関係の一般職員を例にとると、最下級の第1級から、鉄道局長クラスの第18級に分れ、各級の号俸は7段階に区分されている。同級内の号俸の上進は一定の期間(2ないし3年)後自動的に行われるが、昇級は競争試験か選抜によって決定され、第14級以上には試験合格者でなければ任用しない。職員の身分は労働協約にもつぎ従業員規則により保護される。また職員には経営参加権を認め、現場から本社まで1本の経営協議会(Comité de mixtes d'entreprise)が確立されている。労使混成のこの委員会は原則として年4回開催し、職員に経営方法の改善、サービスの改良、諸計画の立案に参画させるだけでなく、さらに厚生福祉制度および施設の運営にも当らせている。経営協議会は助言諮問機関として、職員が経営に参画する道を開いたものであるから、委員会の決定事項は理事者が必ずしも実施に移す必要はなく、提案の内容も経営問題にかぎられ、労働組合とはおのずから性格の異なるものである。

労働 労働協約によって40時間労働制を建前とし、勤務時間、休憩・食事・週休等が規定され、各事業場には労働協議会(Comité de travail)が設けられ、協議会には職員が不当な制約を受けまたは受けると思われる事項を自由に表明する道が開かれている。職員中、被管理職員は、34,000人(11%弱)に及んでいるが、これは経営合理化のため思切った人員削減策をとっているためである。

厚生福祉制度 わが国と大同小異であるが、退職者の養老院と鉄道関係の孤児を収容する孤児院があり、孤児院においては両親が業務上の事故または戦争により死亡した孤児9,000人を収容し教育を授けている。

退職金制度 勤続25年以上で55才以上の退職者には普通恩