脇に敷設されたものでいわゆる軌道に当り、免許権は県にある。国家から建設費の $\frac{1}{2}$ の補助を受けられるため、富裕県は自力で建設したが、財政貧弱な県はフレシネ計画に包含して建設した。その後軌道営業を徐々に廃止し、今日では自動車輸送に切替えて営業を維持しているに過ぎない。地方鉄道・軌道ともに免許期間は99年間で、免許失効とともに資産は地方自治体に帰属することになっている。経営の大綱は免許条件書によって規制されるが、運転ダイヤ、最高最低列車速度、最低数列本数、踏切管理等、運転・保安については県知事の監督を受ける。運賃についてはS.N.C.Fと同一手続により管理されるが、2県以上にまたがる鉄道の賃率の認可は大臣が行う。なお中央の監督機関には公共事業運輸観光省に地方鉄道監督官を置き、関係県には監督課が設けられている。

参考文献 L'Année ferroviaire 1954. Aubry; Législation des Chemins de fer. Lartilleux; Réseau National des Chemins de fer Français. Collection Que saisje?; Chemins de fer. (内海文雄)

フランスのどうろうんそう フランスの道路運送

1 沿革

自動車が交通手段としてこの国に登場したのは前世紀末であるが、以来わずか $\frac{1}{4}$ 世紀の間に自動車は鉄道に対するきわめて強力な競争者としての地位を占めるに至った。自動車輸送の発達を車両数についてみると、1913年には10万両に過ぎなかったものが、1931年には173万、1948年には146万、1952年には228万両と飛躍的増加を示している。自動車のこのような発達を見るに至ったのは、第1次大戦中鉄道輸送の代行者・補助者として強力な地位を占めるにいたったことによるものである。このような自動車の発達のために、中短距離の旅客輸送は多く自動車で奪取され、貨物は収益の挙がらぬ低賃率の長距離大量貨物の輸送が鉄道に残されるに至り、両者の輸送調整が急務とされるに至った。このため1934年以降、道路運送に対してつぎの内容の規制措置がとられるに至った。

① 道路運送事業を認可制とし、事業者を現在の線で抑えるため車両の調査を行い、証明書に記載した以外の運送を行うことは禁止する ② 事業種別を長距離運送と短距離運送に大別し、鉄道と自動車との間に協定を結ばせ、長距離の重量品輸送は鉄道、短距離の軽量品輸送は自動車の分野とする方針をとる

③ 各県に公共機関、県会、利用者、鉄道および道路運送業者の各代表からなる輸送専門委員会を設けて、輸送計画を作成し、これに準拠して輸送を行わせる。

同時に道路運送に関する行政上の監督を強化するため、従来は道路使用面についての取締に限られていた中央の権限を拡充し、その事務をわが国の運輸省に当る公共事業運輸観光省の所管とし、地方の行政事務は県知事に移管し、事業者は土木技師長の指揮に服することとした。しかしこの調整策は事業相互間の理解を基盤とする規制措置であったため、鉄道と自動車の輸送分野の画定はもちろんのこと、自動車運送業者相互間においても、とくに業者数の多い貨物自動車事業において調整をはかることができず、さらに自動車製造業者の強力な反対のためにこの政策は実行されなかった。

1937年には鉄道の国有化を断行するとともに、公共事業大臣の下に運輸政策の最高策定機関として高等運輸審議会を新設し、つぎの基本方針をたてるにいたった。① 鉄道の不採算路線の営業廃止を許可し、自動車による代行輸送を免許する。② 鉄道と自動車との平行路線への二重投資を禁止する。③ 鉄道による自動車事業の兼営を禁止する。

以後第2次大戦に入り1940年から45年にかけてヴィシー政府によって戦時輸送統制が実施されたが、戦後は事情が一変し、アメリカの対仏援助による政治的進出に随伴して、アメリカ石油トラストが大量の石油を放出したため、自動車の進出に油をそそぐ結果となり、道路運送を強力に規制することが緊急事となった。道路運送を規制するに当たっての難問は、企業自由の概念を温存しつつ、いかに強力に自動車運送を統制するかであったが、結局つぎのような折衷策を採ることに決定を見た。① 自家用運送は定義を明確化した上で調整策の適用から除外する ② 公共の福祉を阻害しない範囲で輸送統制を推進する ③ 鉄道と自動車との競争の裏面には、運賃差および運送協定の締結されていない点が災いしているため、適正運賃および輸送協定を確立させる。

以上の原則にもとづいて1949・11・14付をもってわが国の道路運送法に相当する「鉄道運送と道路運送との調整および協同に関する政令」が公布された。

2 1949年の「鉄道運送と道路運送との調整および協同に関する政令」にもとづく道路運送事業の実情

(1) 輸送種別の明確化 各種輸送の定義をつぎのように明確に規定した。

ア 旅客輸送

(7) 定期旅客輸送 季節によりまたは週により運行されるものを含む定期路線による輸送。

(4) 臨時旅客輸送 旅客の要請に応じて毎年ある期間に更新される一般貸切を主とする輸送。

(5) タクシーによるバス行為輸送(最高7名) 数個の契約による乗合輸送を認めるタクシー輸送。
(2) 例外旅客輸送 前記の範囲に入らない輸送。

なお普通のタクシー営業は免許権が警察にあるので適用を除外した。

イ 貨物輸送

(7) 広域貨物輸送 全国を事業区域とする輸送。

(4) 狭域貨物輸送 県庁所在地から半径100ないし150km以内の同一県内の輸送。

(5) 都市貨物輸送 都市・町村の周辺の半径40km以内の輸送。

以上の定義による業者を1934年の線で抑え、旅客については当時の事業者数で、貨物については取扱総トン数で制限し、新規業者は鉄道が路線営業を廃止した場合に限りこれに応じる者を、または取扱量の追加を認めることとした。

さらに同政令の施行時において事業の確認を受け、県ごとに作成する輸送計画に登録を受けなければならないと定められた。登録の有効期間は法令によって適宜定めることになっている。

なお県運送専門委員会で作成する輸送計画には ① 路線名 ② 運行回数 ③ 事業者名 ④ 路線復数化の可否 ⑤ 不定期輸送にあってはその車両数を記載するようになっている。

作成した計画案は県会の審議を経て高等運輸審議会に送付し、審議後公共事業運輸観光大臣に提出し、隣接県との不均衡を調整した上これを閣議にかけ、承認を得た後実施に移す。各業者に対しては輸送計画のわく内で運送の配分が行われ営業規則原型が交付される。

(2) 営業規則原型 原型の内容の一例をバス輸送について示すとつぎのとおりである。

ア 路線 運行路線は県運送計画に規定するわく内で業者の申請により定める。

イ 運行回数 運行回数の変更は、他業者の同意を