

えて土木技師長に申請しなければならない。1日の運行が最低3本の路線は1箇月の予告期間において県運送専門委員会に申請し、運行の削減を実施することができる。ただし総運行の $\frac{2}{3}$ を下回ってはならない。所定出発時刻より5分以内の間隔において発車させる続行便(もしくは先行便)は運行増加と見なさない。

ウ ダイヤ ダイヤの変更は土木技師長の認可を受けなければならない。出発地発車5分以内、途中停留所への着発10分以内の遅延は規則違反と見なさない。ダイヤには各停留所の発着時分、鉄道または他自動車線との接続および待合せ時間を記載しなければならない。また鉄道との連絡が十分にとれるように組まなければならない。

エ 運 賃 鉄道代行線の運賃は、鉄道において運賃割引を実施している場合には同じく実施しなければならない。この場合は補償を行う。

オ 車両保有 輸送は座席定員内で行わなければならない。したがって多客時の続(先)行便の増発に十分な車両を所有していなければならない。上に掲げる義務を満足し遂行しえないと認められるとき、県知事は他業者に当該線の最低座席数の輸送を実施させることができる。

カ 停留所 集落が1km以上継続する箇所には任意の停留所を2箇所以上設けなければならない。

キ 乗車順位 規定に定める特定の客には一定数の座席を留保し、乗車順に座席を提供しなければならない。列車との接続バスには一定数の座席を確保しておかななければならない。その他の者の乗車順位は、座席予約券購入者、母子手帳所有者、長距離旅客、一般客の順とする。

(3) 運 賃 公共輸送には定額制運賃の採用が原則であるが、この政令ではこの大原則は破棄されている。すなわち「鉄道・自動車ともに最高ならびに最低賃率を含み、必要によっては輸送量および輸送区間によって運賃に差を設けることができる」こととした。

旅客運賃は、「公共事業運輸観光大臣ならびに経済財政大臣は、高等運輸審議会の提案に基づき、いっさいの費用原価を斟酌(しんしゃく)して定期旅客運送の全国的な基本賃率と、各路線の状態を考慮して全国的適用規則とを設ける」と定められており、各業者は上のデータ(石油、タイヤ、車両価格、給料等)にもついで賃率を作成し、県知事に申請し認可を受けることに定められているが、賃率適用に当っては上限10%、下限20%以内の運賃操作を認められている。1950・8当時の物価水準をもとにした全国的な基本賃率は、キロ当たり3.40フランと定められたが、現在の全国平均実施賃率は5フラン程度となっている。運賃体系は多くは区間制を採用しているが、その区間は平均距離が短く1.2km程度である。長距離運行バスや地方では、累加式区間制とせず、最初の区間を高く、1区以上はその半額を累加するものが多い。

貨物運賃については、1952・12・30に鉄道と道路運送業者とは現行運賃について運賃協定を締結している。問題となる長距離貨物運送については、品目別、重量別の原価主義による道路運送賃率を作成するよう全国道路運送業者組合に要請されている。賃率の変更はもちろん認可制で、物価水準と照らし合わせ変更することができる。その変更は毎年5月1日実施と期日を限定されているが、輸送量の推移および路線の変更による臨時的申請には、当局が申請後10日以内に反対の意思表示を行わなかった場合は認可されたものと見なすと、きわめて弾力性に富んだ措置が採られている。

(4) 租税公課 自動車運送に対する租税公課にはつぎのものがある。

- ア 運送提供税 稼働日数に比例して課する定率税。
- イ 企業補償税 道路運送が鉄道に与えた損害の度合に比例する。
- ウ 運転免許証および運転実施に対する課税。
- エ 駐車税。
- オ 特別印紙税 車体検査の都度馬力に応じて課税する。
- カ 燃料消費税。

道路の保守・管理費の合計は1952年度について見ると約1,500億フランであったが、燃料消費税のみで約1,200億フランを支出しており、さらに前記の租税公課によって道路利用者から約1,200億フランを徴収しているため、道路関係費を完全に補填できる実情である。

(5) 道路運送の取締 フランスでは道路運送の取締対策として、罰則規定を強化して違反に対する制裁を厳重に処理するとともに業者団体の育成をはかり、これに相当の権力を認めて内部からの取締を行わせ、自主的に輸送秩序の確立をはかるという方針を採っている。1953・4・15以降、本政令の第4条にもとづく省令の定めるところによって、営業用貨物自動車は貨物を運送する場合、荷送人が荷受人に車両に託して発送する運送状とは別個に、車両ごとに一連番号をつけ、綴になった運送証明書(feuille de route)を作成し、県輸送専門委員会の査証を受けなければならない。この運送証明書は3段に分れ、商号、住所、プレート番号、免許種別、積載トン数、使用燃料、走行キロ等の共通事項の記載欄と中段の貨物欄(荷受地、荷渡地、品目、数量の記載)および街頭検査時の検査員記入欄とに分れている。この運送証明書とその本綴とは2年間事業場に保存し、土木技師長の要求あるときは検査を受けなければならない。

自家用トラックについては、運送証明書とほぼ同一形式であるが記載事項が簡略な運行手帳(carnet de bord)を作成しなければならない。ただし2t積車以下の小型車は作成を免除されている。

(6) 制 裁 違反に対する制裁については、軽微事項として土木技師長が行う車両の一時使用停止処分から体刑までしゅん蔽である。

自家用車の営業行為	罰金	5,000～200,000フラン
不正営業	“	200,000～1,000,000フラン
無免許営業	体刑	6箇月～3年

(7) 業者団体 1952・12・30に輸送調整常設委員会(Commission permanente de coordination)が鉄道と自動車との遠距離運送の調整を目的として創設された。これはフランス国鉄、全国道路運送業者組合、道路運送取扱業者組合が合同で新設したもので、その任務は ア 鉄道と調和のとれた道路運送賃率の制定 イ 賃率に関する紛争の調停 ウ 地方業者組合の育成 エ 公共輸送の改善である。この目的達成のため地方には賃率遵守を監視する機構である地方公共運送同業者組合(Union professionnelle régionale des transports publics)を国鉄の管区ごとに組織した。同組合は道路運送賃率の設定・公示ならびに賃率規則の実施にそなえ、賃率に対する訓練を組織化することを目的としている。組合への加入・脱退は自由であるが、業者各自が自主的に賃率の訓練に服するのでなければ目的は達成できないので、加入者に対しては帳表類を組合に提出する義務を負わせる一方、一般荷主も組合の事前検査を受けた運賃請求書の提出を業者に請求できるようにした。これに対する代償としては大事業者から十分な輸送量を振当てることにしている。