

(イ) 無軌条電車 トロリーバスとよばれているもの(軌道法第31条および軌道に準ずべきものを定める件)。

(ロ) 専用軌道 専用鉄道と同じ性格をもつものであって、原則として道路上に敷設されるもの(軌道法第1条第2項ノ規定ニ依ル一般交通ノ用ニ供セザル軌道ニ関スル件)。

地方鉄道と軌道とは、前述のように道路上に敷設されるか否かにより区別され、軌道については道路管理者の許認可など特別の手續を要する点に本来の区別が存するのであるが、この原則は現在では一貫していない。たとえば京阪神急行電鉄や阪神電鉄などは軌道法によっているが、実際には大部分の区間が道路上を運転していないし、また地下鉄については、東京の地下鉄は地方鉄道法により、大阪の地下鉄は軌道法によっている。このように現在では地方鉄道と軌道とは形式的には分れているが、実際にはまったく混同してしまっていて区別する実益を失っているといえる。参考までに地方鉄道、軌道のおもな要件を対比するとつぎのとおりである。

ア 地方鉄道 ① 原則として道路上に敷設しえない ② 軌間は1.067mとし、特別の場合1.435mまたは0.762mとなし得る ③ 人力、馬力などを動力とすることができない。④ 国は経営主体となることができない(鉄道国有法第1条)。

イ 軌道 ① 原則として道路上に敷設する ② 軌間の制限はない ③ 動力の制限はない ④ 国も経営主体となり得る。

つぎに経営主体によって分類すると、私営、公営、営団組織によるものなどがあり、このうち私営がもっとも多く全体の九割以上を占めており、すべて会社組織となっている。公営は東京都電、大阪市電のように、公共団体の経営するもので、主として市内交通の用に供されている鉄道が多い。営団組織は帝都高速度交通営団法(昭和16年法律第51号)の規定による東京の地下鉄のみであるが、これは首都の交通の重要性を考慮し、特別の立法により設立されたものである。なおこのほか例外的なものとして、北海道の枝幸軌道のような国営(農林省所管)にして、北海道知事に管理を委託されている特異な鉄道もある。

2 特 質 民営鉄道は明治39年鉄道国有以来、一地方の交通の用に供されるものとして、国鉄の補助的な性格をもつものとして今日およんでいるので、個々の企業としてみればそのほとんどが単に局地的意義を有するにすぎないが、これを全体としてみると、国鉄とともに全国的鉄道網を構成し、わが国の産業の発展、文化の向上に重要な役割を果たしている。いま民営鉄道を陸上輸送部門において担当している分野からみると、つぎのように分けることができる。

(1) 大都市を中心として、市民の日常の足として通勤通学輸送等短距離旅客輸送を担当し、都市交通の中核的存在となっている鉄道、たとえば東京・大阪における都市電、郊外電鉄、地下鉄道などがこれである。

(2) 大都市を中心に数府県にわたる巨大な交通網を構成して、それ自体が幹線の意義を有する大鉄道、たとえば近畿日本鉄道、東武鉄道、名古屋鉄道などこれである。

(3) 地方の中都市を中心とする連絡機関として、あるいは重要資材の輸送機関として発達し、その地方の経済的機能の發揮や資源開発に不可欠の役割を果たしている諸鉄道。

(4) 観光地におけるケーブルカーなどのように、局地的に特殊の目的でつくられたもの。

民営鉄道はその輸送量からみると、貨物輸送は全陸上輸送機関輸送量の10%にも満たない状態で、国鉄に比較すればその

25%程度にすぎないが、旅客輸送の面においては、昭和31年度の実績によると、輸送人員は55億9,179万人で、国鉄の輸送人員を60%以上上まわっており、全陸上交通機関の56%を占めている。営業キロ延長が、国鉄のわずか40%にしかすぎないことを考えれば、民営鉄道が旅客輸送においていかに大きな役割を果たしているかが、明らかであろう。民営鉄道の現況についてみると、つぎのとおりである。

従事員数は昭和32・3末 開業線(昭和32・3末現在)

現在で12万3,335人であるが、このうちには営業キロの最小1.5kmの会社から、最大5百数十kmの会社まで、資本金は最小100万円から最大35億1千万円のものまで、従事員はわずか10数名のものから、1万名におよぶものまで実に千差万別である。施設の規格の面から

	事業者数	キロ程
地方鉄道	155	6,024.4
軌道	59	1,627.3
無軌条電車	4	68.2
専用鉄道	125	520.5
索道	66	87.6
専用索道	159	678.7
計	568	9,006.7

事業者の計が内訳と一致しないのは、2種以上の事業を兼業しているものがあるからである。

らみると、軌間は0.606mから1.435mまで8種類あり、このうち1.067mのものは、国鉄と同一であって直通運転などの便があるためもっとも多く、全事業の約60%を占めている。レール重量も6kgのものから70kgのものまで17種類を用いている。動力についてみると蒸気・電気・ガソリン・重油・ガスの5種類を単独使用または併用しており、このうち電気を動力とするものももっとも多く、逐年増加の傾向にあり、他の動力と併用のものと合わせて地方鉄道では約70%、軌道においては約80%以上を占めている。電化割合は民営鉄道全体の80%におよんでいる。蒸気専用はわずかに5%程度で、内燃動力と併用しているものが約35%ある。

3 関係法令

(1) 鉄道営業法。また関連法規として

ア 地方鉄道建設規程(鉄道営業法第1条、以下営法という)

イ 地方鉄道運転規則(営法第1条) ウ 鉄道運輸規程(営法第2条) エ 地方鉄道係員職制(営法第19条)

(2) 地方鉄道法。また関連法規として

ア 専用鉄道規程(地方鉄道法第1条、以下地法という) イ 索道規則(地法第1条) ウ 地方鉄道業会計規則(地法第28条)

エ 地方鉄道運賃割引規程(地法第28条)

(3) 軌道法。また関連法規として

ア 軌道建設規程 イ 軌道運輸規程 ウ 軌道運輸規則 エ 軌道係員規程 オ 軌道業会計規則 カ 軌道運賃割引規程(以上6つとも軌道法第14条) キ 軌道に準ずべきものを定める件(軌道法第31条) ク 無軌条電車建設規則(軌道法第14・31条)。ケ 無軌条電車運転規則(軌道法第14・31条)。

(4) 地方鉄道軌道整備法

(5) 鉄道抵当法

(6) 軌道の抵当に関する件。——地方鉄道。軌道。専用鉄道。無軌条電車。索道。(岡田 稔)

みんえいてつどうのえんかく 民営鉄道の沿革 民営鉄道は明治初年以來の長い歴史を有しており、わが国資本主義の発達に伴ない、またその発達に寄与しつつ、いくたの発展消長の過程を経て現在に至っている。

1 計画時代(明治初期) 国鉄の新橋・横浜間の開通(明治5・10・14)に先だつこと3年、明治2年横浜の高島嘉右衛門が、東京・横浜間の鉄道敷設を建議したのが、わが国民営鉄道敷設