

かぎらず、かつその軌間についても制約がない。しかしながらこれらの区別は原則的なもので、すべてのものには該当しない。両者の区別は、正確には地方鉄道は地方鉄道法の適用を受けるものであり、軌道は軌道法の適用を受けるものであるとの法制上の区別によるわけではない。たとえば東京の地下鉄は地方鉄道法にもとづき免許された地方鉄道であるが、大阪の地下鉄は軌道法によって特許された軌道である。

(4) 無軌条電車事業 一般交通の用に供する無軌条電車により、人または物品の運送を引き受ける事業である。無軌条電車とは道路または専用道において軌条を用いず架線による電気を動力として車両を運転するものをいう。一般交通の用に供する軌道に準ずるもの(軌道に準ずべきものを定める件 昭和22年運輸・内務省令第2号)であり、軌道法が準用される。

(5) 自動車運送事業 後述の軽車両運送事業とともに、道路を通路とする交通機関によるもので、道路運送事業の1つであって、他人の需要に応じ自動車を使用して、有償で旅客または貨物を運送する事業である(道路運送法〔昭和26年法律第183号〕第2条第2項)。

自動車とは道路運送車両法(昭和26年法律第185号)第2条の「軌条もしくは架線を用いず、原動機によりまたはこれにより牽引(けんいん)して陸上を移動させる用具で、原動機付自転車以外のもの」をいう。これは特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客または貨物を運送する特定自動車運送事業と、不特定多数人の需要に応じ、旅客または貨物を運送する一般自動車運送事業とに大別される。一般自動車運送事業はさらに路線事業とその他の事業とに分れる。路線事業には路線を定めて定期に運行する自動車により、乗合旅客を運送する一般乗合旅客自動車運送事業(いわゆるバス事業)と、積合貨物を運送する一般路線貨物自動車運送事業とがある。その他の事業には、つぎのような旅客を運送するものと、貨物を運送するものがある。

ア 旅客を運送するもの 1個の契約で、乗車定員が11名以上の自動車を貸切って旅客を運送する一般貸切旅客自動車運送事業と、乗車定員10名以下の自動車を貸切って旅客を運送する、一般乗用旅客自動車運送事業(いわゆるハイヤー・タクシー事業)とがある。

イ 貨物を運送するもの 最大積載量3t以上の自動車で貨物を運送する、一般路線貨物自動車運送事業以外の一般区域貨物自動車運送事業と称するものと、最大積載量2t以下の自動車により貨物を運送する、一般小型貨物自動車運送事業とがある。

(6) 軽車両運送事業 他人の需要に応じ軽車両を使用して、有償で旅客または貨物を運送する事業をいう(道路運送法第2条第5項)。軽車両とは道路運送車両法による原動機付自転車および馬車・人力車・リヤカー等の軽車両をいう。

(7) その他の事業 陸上交通事業には、以上のほかつぎのようなものがある。

ア 自動車道事業 自動車交通の専用に供するため一般自動車道を設置し、その使用料を収受する事業である。一般自動車道とは、事業用自動車の専用に供する道以外の自動車交通の専用に供する道をいう。

イ パイプ運送事業 パイプ(管)により主として液体の運送を引受ける事業である。外国における石油輸送管はその代表的なものであるが、わが国にはあまり例がない。したがってこれに対する監督法規もない。→陸運。陸上運送。(秋山太郎)

りくじょうこうつうじぎょうちようせいほう 陸上交通事業調整法 陸上交通事業相互間の連絡統一をはかり、競争の

弊を除くことにより、これら交通事業の健全な発達を確保し、もって公益を増進することを目的とする法律(昭和13年法律第71号)。

1 沿革

昭和の初めころからわが国の地方鉄道、軌道が、とくに都市において顕著に発達したが、そのため交通機関の乱立の弊があらわれ、その後いじりしく伸展した自動車運送事業も加わって各種交通機関相互の競争が激化し、その結果経営困難をきたすものが続出した。このため陸上交通事業を調整し、需要者の便益をはかるとともに二重投資を避けようとする世論が高まってきた。すなわち鉄道同志会、東京商工会議所等民間団体が、この問題に関して政府に建議陳情をしたのを始めとし、国会でも議論され、第71帝国議会で議員立法による交通機関調整法案が提出されたが、これは審議未了に終った。政府はこの調整問題については、当初は各交通機関の自主的統制を勧奨する立場をとっていたが、国が大局的見地から公正妥当な計画を定めるべきであり、したがって強力な立法措置が必要であるとの声次第に強くなってきたので、昭和12年政府提案をもって法制化することに決し、第73帝国議会で本法案を提出し、翌昭和13年成立した。

本法は昭和13・4・2公布、同年8・1施行され、本法にもとづく交通事業調整委員会も同時に発足した。かくして東京・大阪・富山・香川・福岡の各地方の交通調整案が審議され、その他の地方においても、本法の趣旨にそって交通調整が進められつつあった。しかし戦後は、本法の運用に関する主務大臣の諮問機関である交通事業調整審議会が、その設置上の根拠法規たる総理府設置法の改正(昭和25・3)により、総理府の付属機関から削除されたので、本法の事実上の運用は停止されている。

2 内容

(1) 調整の対象 地方鉄道事業、軌道事業、路線を定める一般旅客自動車運送事業(一般乗合自動車運送事業)その他勅令(政令)をもって指定する事業であり、その具体的種類および範囲については、主務大臣(運輸大臣または運輸大臣および建設大臣)が交通事業調整審議会(以下単に審議会という)の意見を徴して決定する(第1・2条)。

(2) 調整の区域 主務大臣が審議会の意見を徴して決定するが、それは行政区域と関係なく行われる(第2条)。

(3) 調整の方法 会社の合併または設立・事業の譲渡または譲受・事業の共同経営・事業の管理の受委託・連絡線路その他設備の新設・変更または共用・運賃または料金の制定・変更または協定・運輸上の協定等のうちから主務大臣が審議会の意見を徴して決定し、これを交通事業者に勧告(会社の合併または設立のみ)または命令する(第2条)。

(4) 交通事業調整審議会 調整区域・調整方法等具体的調整方策決定の際の運輸大臣の諮問機関である。審議会に関する規定は政令で定められ、会長(内閣総理大臣)、副会長(運輸大臣・建設大臣)、委員35人以内で組織される(第4条、交通事業調整審議会令)。

(5) 協定の認可および裁定 交通事業者が勧告により主務大臣の指定する期間内に協定をしたときは、その協定について認可を申請しなければならない。命令を受けたときは、指定期間内に協定をして認可を申請しなければならないが、協定が成立しないときは主務大臣が裁定する。事業譲渡の価格等金銭的問題については、さらに裁判所に出訴することができる(第3・10条)。

(6) その他 第3条(勧告または命令による協定の認可)