

国鉄では、決定された改善措置を直ちに関係団体に通知し、その改善方を要望するとともに、適時、改善状況の調査を行ない指導監督を実施している。(藤井文城)

にほんじどうしゃターミナルかぶしきかいしゃほう
日本自動車ターミナル株式会社法

1 日本自動車ターミナル株式会社法案提出の背景

(1) 概説 近年のわが国の高度な経済の発展に伴い、自動車による貨物輸送の発展は著しく、各輸送機関分担率を昭和30年度と38年度における輸送トン数についてみると、昭和30年度は鉄道が23.3%、自動車が68.4%、内航海運が8.3%であったものが、昭和38年度はそれぞれ10.7%、81.9%、7.4%と自動車輸送のウエイトが高くなっているのが注目される。輸送トンキロ、平均輸送距離についてみても、それぞれ自動車輸送の比重の向上および中・長距離への進出傾向が顕著に認められる。

* 高速自動車国道をはじめとする道路網の整備により、自動車輸送は車両の高速化、大型化等とあいまって、さらに一段と発展するものと思われ、わが国においても本格的モーターリゼーションエージを迎えんとしているが、一方大都市における産業・経済・文化等諸機能の集中は、道路交通混雑を一段と激化させ、東京都および大阪市においては大型車に対する交通規制の実施を余儀なくされるなど、前述傾向の大きな阻害要因となっている。

このため、中・長距離を担当する路線トラック輸送と集荷・配達を担当する区域トラック輸送および小型トラック輸送の結節点として、トラックターミナルを整備することは、きわめて緊急を要するが、大都市およびその周辺におけるトラックターミナルの建設は、用地の取得と施設の建設に膨大な資金を要するうえ、事業としての収益性が著しく低いため、民間資金のみによる建設は、きわめて困難な実状にある。

したがって、わが国の自動車輸送の合理化および道路交通の円滑化をはかることを目的として民間資金のほか、政府および地方公共団体の出資による日本自動車ターミナル株式会社を設立し、大都市およびその周辺の地域においてトラックターミナル事業を行なわせるため、第48国会に日本自動車ターミナル株式会社法案を提出する運びとなったものである。同法は昭和40・5・12参議院本会議において可決成立し、5・20法律第75号として公布施行された。

本会社は*自動車ターミナル法によるトラックターミナル事業を行なうものであるが、その事業計画は昭和40年度に東京都板橋地区のトラックターミナルの建設に着手し、以降逐次東京都京浜二区・葛西地区・調布地区・足立地区・大阪市外周部・名古屋市外周部にトラックターミナルを建設しようとするものである。東京都における前記5箇所は、いわゆる流通施設団地としての性格をもつもので、市場・問屋・倉庫等の流通施設を、都市外周部に集団的に移転することにより、諸機能の過度に集中している東京都の再開発をはかりとするものであり、その一施設としてトラックターミナルを建設するものである。

昭和40年度における事業資金としては、資本金3億5,000万円のほか、日本開発銀行の融資を予定している。

(2) 東京都におけるトラックターミナルの整備計画 路線トラックによる貨物の都市流出・入量は、昭和38年度で1日平均約2万400トンと推定されるが、さらに昭和50年度においては1日約7万8,000トンに達するものと推定される。トラックターミナル用地の必要面積は、扱トン数1トン当り約7坪を必要とするので、昭和50年度の所要面積は、約54万坪となる。し

かるに既設のトラックターミナルは約7万2,000坪にすぎず、現在既に相当の不足を生じているので、早急に相当規模の整備を必要としているが、さらに既設のものは専用トラックターミナルが大部分であり、また、その立地条件も江東・中央・墨田区等都心部に集中している現状で、将来の都市間高速道路を根幹とする道路網体系を考慮に入れた場合は、メイントラックターミナルとしての機能を十分に期待できないものと思われる。

したがって、将来のトラックターミナルは東海道方面・中仙道方面等都内への主要出入方向別に集約して、都市間高速道路と外郭環状道路が連結する地点に、1箇所5~10万坪程度の規模を有する共同ターミナルとしての一般トラックターミナルを整備する必要がある。

2 日本自動車ターミナル株式会社法の概要

(1) 日本自動車ターミナル株式会社の目的は、大都市およびその周辺の地域においてトラックターミナル事業を行なうことにより、あわせて道路交通の円滑化に資することである。(第1条)

(2) 政府および地方公共団体の出資について規定しているが、地方公共団体の出資に際しては、自治大臣の承認を受けることになっている。なお、この会社の当初の資本金は、政府出資5,000万円、東京都出資5,000万円のほか、民間出資2億5,000万円を予定している。

(3) 会社の事業の範囲は、トラックターミナル事業およびこれに付帯する事業を行なうこととしている。(第6条)。付帯事業とは、自動車整備工場・給油場等トラックターミナル事業に密接な関連を有する事業のことである。

(4) 会社は運輸大臣が監督することとしているが、会社の新株の発行、重要な財産の譲渡等、長期資金の借入れ、代表取締役および監査役の選定等、毎営業年度の事業計画等については、他の特殊会社の例にならない、運輸大臣の認可を受けなければならないものとしている。

(5) 会社の設立は、運輸大臣の任命による設立委員が進めることとしている。なお、本会社は昭和39・12・18に設立された東京トラックターミナル株式会社を吸収することになっているので、その手続について規定している。その他、会社の名称の使用制限、会社が発行する社債の発行限度の特例、運輸大臣の大蔵大臣に対する協議、会社の役員等に対する罰則、登録費および固定資産税についての減免等についても規定しているが、おおむね他の特殊会社の例と同様である。(野村紀夫)

にほんてつどうけんせつこうだん 日本鉄道建設公団

(英) Japan Railway Construction Corporation J.R.C.C. 日本鉄道建設公団法(昭和39年法律第3号)に基づき、昭和39・3・23に設立された公団。主たる事業として、従来日本国有鉄道がその事業の一部として実施してきた鉄道新線の建設業務を引き継ぎ実施している。本社所在地 東京都中央区日本橋。

1 設立の目的、業務の範囲

日本鉄道建設公団の設立の目的は、鉄道新線の建設を推進することにより、鉄道交通網の整備をはかり、もって経済基盤の強化と地域格差の是正に寄与することである。その目的を達成するために行なう業務の範囲は (1) 鉄道新線〔鉄道敷設法(大正11年法律第37号)別表に掲げる予定鉄道線路および同法附則第2項の鉄道線路であって、公団の成立のときに、日本国有鉄道が営業を行っていたもの以外のものをいう。〕に係る鉄道施設の建設。(2) 建設した鉄道施設の日本国有鉄道への貸付または譲渡。(3) 貸し付けた鉄道施設に係る災害復旧工事の実施。(4) 前各号の業務に付帯する業務。とされている。