

ればならない、各地の情況に適應する維持修繕の方法各其の特長を有するから一地方で成功せる者必ずしも他地方で

良い結果を得られない場合が多いから、風土地勢及材料蒐集の難易に依り各地方で經濟的方法を研究の必要がある。

## 米國の交通行政に就て (二)

内務事務官 武井群嗣

はしがき

### 第一章 州際交通委員會

#### 第一節 總論 (以上第九卷第九號所載)

#### 第二節 各論

僅かの參考資料に基いて州際交通委員會の概説を試みた私は、更に進んで之に従屬する數多部局の司掌事務を叙説し、以て委員會の職能を一層明確ならしめなければならぬ。然しながら、十四を數へる各局に付逐一之が説明を試みることは、徒に煩瑣を重ねる結果を來すのみならず、本稿の

趣旨より見て全く不必要の事でもあり、又或る部局に付ては總論に於ける叙述を以て足り、又は全然之を缺くも何等の差支を見ない部局もあるので、本節に於ては就中重要と見るべき數局を限り、其の分掌事務の狀況を略説しようと思ふ。

#### 第一 運輸局

運輸局 (Bureau of Traffic) は州際交通法 (Interstate Commerce Act) の適用を受ける運輸に關する料金に付州際交通委員會の有する權限を分掌行使する所であるが、茲に所

謂運輸に關する料金中には公共運輸業者、鐵道及汽船の貨物又は旅客の運賃及其の他の料金、輸導管輸送の料金其の他州際運輸交通に従事する運輸又は運漕會社の料金等を含むし、是等の運輸料金表に關し、其の様式及取扱手續を定め且其の運賃等が本法又は本法の規定に基き委員會の發する命令又は決定に適合して定められたりや否やを審査し尙之を公衆の縦覽に供する手續に遺漏なきや否やをも取調べ、以て運賃料金等の正當且合理的に行はれんことを期して居る、而して同局長 W. V. Hardie 氏に従へば、一九二

六年に於て本局の收受せる文書四萬件發送せる文書三萬件に及び、其の受理せる運輸料金表の公告は新に制定せるもの及變更せるものを合せ其の數實に九萬件以上に達し、之に含まるゝ運輸料金の總額大凡六十億萬弗（貨物運賃四十八億弗旅客賃金十億四千三百萬弗）を算して居る。是を以ても州際交通運輸業者に對する本局の職能の重要さを了解し得るであらう。思ふに運輸料金の些少なる變更は、僅少の荷物の收受を爲すに過ぎない個人に對しては微々たる影響

を及ぼすに留まるけれども、之が大荷送人により大量貨物を取扱ふ場合に於ては、假令百封度に付一仙の差と雖、その齎らす結果は極めて著しく、従つて運輸料金に關する事項は一般公衆、運輸業者、鐵道等に對し至大の關係を有することとなるのである。

運輸局は委員會又は政府の他の部局に對し、其の取扱ふ特殊の貨物に對する運輸料金の正當且合理的ならんことを期し、必要と認むる場合には文書を以て夫々注意を促してゐる。而して或る特殊の貨物又は運賃に付其の合法性又は合理性に關する論争は屢々荷送人及運送人間に起る所であるが、是等に對する委員會の裁決は訴願の提出に依り審判を経て決するのを原則とする。然しながら常に斯の如き正式手續に依ることは徒に時日と費用とを空費する缺點を伴ふのを免れない。そこで本局は此の間に處し、或は仲裁者となり或は調停者となつて兩者の間に惹起せる紛争を迅速且簡易に落着させることに努めて居るが、之れ亦本局の職能中最も重要なものゝ一に屬するのである。

運輸業者が運輸料金の變更を實施せんとする場合には、少くも三十日の周知期間を置くことを要するのであるが、緊急の必要ある場合に於ては此の規定に拘らず委員會の許可を得て之が變更を速に實施することが出来る。一九二六年中に於て此の種の申請は約五千件を數へた。斯の如き特別取扱を審査許するのは偏に本局の權限に屬するが、之と反對に其の受理した事件の效力發生期日を延期する事に依て運輸料金の變更を停止することも亦本局の爲し得る處である。而して一九二六年中に於て此の權限を行使した事件は合計六四三件に及び、其の中八三件は運輸料金を低減せんとするもの、五六〇件は之を増加せんとするものであつた。

最後に、本局の高級官吏特に局長及三名の次長 (Assistant Directors) は、訴願に繋る事件に付委員會に對して顧問的地位を占め、運輸料金に對する一般方針、運送業者收入の大部分を占むる重要な運賃、複雑且廣汎に亘る運賃、運賃々率の技術的解釋、效果又は影響の大なる運賃々率の作

成、同一線路又は同一經路上の長き搬程よりも短き搬程に對して高き賃率を課すべき運送業者の權利等に關し、疑義を解決し助言を與へ意見を開陳する等の權能を與へられて居る。

## 第二 機關車検査局

國力の進歩發展する過程に於て交通運輸に關する問題が極めて重要な位置を占むる事は固より其の所であるが、之が解決者として最も完全なる機能を發揮するものは鐵道である。蓋交通運輸の施設に於て特に要求せらるゝものは施設の完備せること、速力の迅速なること及び大量を輸送し得ることの三點に存し、鐵道は克く是等の特質を具備して居るからである。然しながら斯かる特長を有する鐵道と雖、その建設に於て完備せず又其の運轉施設に於て缺くる所あれば、其の職能を遺憾なく發揚することを得ないのは言を俟たぬ。茲を以て米國議會は一九一一年夙に汽罐検査法 (The boiler inspection act) を制定し、州際交通に従事す

る鐵道に用ふべき汽罐、炭水車其の他機關車の各部は毫も人身に危害を及ぼすの虞なきものたることを要し、且常に之が検査を怠らざるべき旨を規定した。此の法律は其の後一九一五年及一九二四年の兩度に亘り一部の改正を見たけれども、要するに機關車は其の固有状態に於ては運轉上絶對安全ならんことを期したものであつて、委員會は本法に基き更に鐵道業者及検査官の遵守すべき規則及訓令を發布してゐる。

機關車検査局 (Bureau of Locomotive Inspection) は主として機關車の検査及保持に關する監督取締を掌る所であつて、其の主腦部は検査官長 (Chief Inspector) 及二人の検査官次長 (Assistant Chief Inspector) より成る。是等の官吏は法令の定むる機關車の構造及保持に關する實際的學識を有し且其の検査及保持に關する法令の規定を實行する能力を有する者に付大統領之を任命し、検査官長は検査局の長として次長と共に本局司掌事務執行の責に任じ、鐵道業者の遵守すべき法令の執行を監視する。尙本局は機關車の檢

査に遺漏なきを期する爲、全國を數多の検査區 (Inspection district) に分ち、委員會の任命したる地方検査官 (District Inspector) を配置して之が實施の任に當らせて居る。而して機關車、汽罐、炭水車其の他各部の設備、保持、運轉等の検査又は試験に關する標準は委員會の承認を経て検査官長詳細に之を規定するのである。

法令の規定する所に依れば、鐵道業者は各機關車毎に其の番號、設計概要、汽罐の壓力其の他必要なる事項を記載したカードを作り之を検査局長に提出し、検査局は之を以て機關車臺帳を作製する。而して新に機關車を建設し機關車に修理を加へ、其の他機關車に特殊の異動を與へた場合には、其の都度之を検査局に報告し、局は之に基いて臺帳を加除訂正することを要する。尙地方検査官は毎月及毎年定期に施行したる検査及修理の状況を各機關車毎に検査局長に報告し、局は之を臺帳に記入するのである。機關車の検査修理及保持の責務は固より鐵道業者の負ふ所であるが地方検査官は其の區内の機關車に付是等責務の遂行状況を

監視し、常に法規に従ひ建設保持せらるゝや否やに注意し、若し違法又は不當なるものを發見した時は、検査局長又は委員會の認可あるまで常該機關車の使用を停止させる事が出来る。

機關車の故障に基く事故は鐵道業者より速に之を検査局長に報告することを要し、局は之に基き検査官長若は次長又は官長の命じたる地方検査官をして其の原因の調査を爲させる事を要する。事故の起因を決定する事が出来た時は詳細に之を記述し且將來同種事故の再び起らぬ様意見を具し之を局長に報告すると共に事故表を複製し、以て之が防止に必要な手段を執るの資料とする。検査官長 A. G. Paik 氏の記す所によれば、是等検査官の手によつて検査を了したる機關車の數は一年約九萬輛である。従つて現在の組織を以てしては、國內全部の機關車を徹底的に検査することは不可能であるけれども、此の法律施行以來機關車の建設は大に改良され其の能率は著しく増し其の安全度は高き標準に進んだと云ふ。尙同氏のモットーに曰く「本局

の目的は最低原費及最少不便を以て最大安全を得るに在り」と。

### 第三 信號及制動局

鐵道に自動的列車制動又は制御裝置の設備を命じ得る根據は州際交通法第二十六條に存し、同條には「委員會は鐵道業者に對し法令の定むる期間内に於て自動的列車制動若は制御機又は委員會の定むる安全裝置を設備すべきことを命令することを得。如斯命令は少くも二年前に發せらるゝことを要す。此の命令に従ふことを拒み又は怠りたるときは其の拒絶又は怠慢の續く間一日に付百弗の罰金に處する旨を定めてある。

信號及制動局 (Bureau of Signals and Train Control Devices) は信號及自動的列車制動又は制御裝置の取締監督に關する委員會の權限を行ふ所であつて、局長 E. H. De Groaf, Jr. 氏の説く所によれば、委員會は本條に基き自動的制動裝置の設備に關し二つの命令を發して居る。その一

は一九二二年六月十三日に於て四十九の鐵道業者に對し、その二は一九二四年一月十四日を以て四十五の鐵道業者に對し、實施期限と線路の區域とを指定し自動的制動裝置の設備を命じたものであるが、其の後營業狀態に應じて業者の數に減少を見又其の實施期限も屢々延期されたが、結局一九二七年七月一日より延期されること無く實施を見るべく、而して如斯命令の公布を見たのは臆て國內全般に之を設備せしめんとする進歩的計畫の第一歩であると見られる。頻發する鐵道事故の爲に被る生命身體及財産の損傷を信號及制動制御裝置の完備に依つて可及的に軽減すべく絶えざる努力を爲すの緊要なるは言を俟たぬ所であるから、是等の裝置の意匠考案發明者又は所有者より提出された新しき設計計畫等は、特に構造的組織的に之が研究批判調査を遂げ、更に全部を精密に検査試験し、苟も採るべきものあらば乃ち之を參考資料となし、以て列車保安の目的を達成することを努めなければならぬ。依て本局は是等信號及制動制御裝置の調査研究検査試験に關する事項をも掌り、其

の結果を集録して詳細に亘る年報を發行して居る。

#### 第四 保安局

保安局 (Bureau of Safety) の職能は鐵道運轉に因り生ずる危険より其の従業員及旅客の安全を保障せんとするに在つて、其の活動は大凡(一)車輛に設備せる安全裝置の検査(二)従業員勤務時間制限法の施行(三)鐵道事故の調査研究(四)列車運轉の安全を増進すべき手段の調査研究、の四に分つことが出来る。

米國議會が列車運轉に關する安全立法を爲すを要するに至りし重なる理由の一は、車輛聯結作業に於ける従業員の死傷の極めて大なるものあるに因つたのであつて、或る年に於ては其の數が全従業員の七%に及んだ事もある。茲を以て議會は一八九三年先づ安全裝置に關する法律を制定し尋で一九一〇年には其の附屬法を公布し、委員會は之に基いて安全裝置の種類、型式、數量、位置、大さ、使用方法等に亘り之が標準を詳細に規定した。今是等法令施行の實

況を見るに各鐵道業者はよく此の規定を遵守し、検査員及修理員をして絶えず安全装置の検査及保持に努めるし、本局には五八人の安全装置検査官(Safety appliance inspectors)を置き各鐵道を巡回して之が検査を遂げしめ其の狀況報告の寫を當該鐵道に手交させて居る。之が爲聯結作業に因る事故の如きは近時著しき減少を示し、一八九三年本法制定當時に於ける鐵道従業員一七九、六三六人は一九二三年に於て三四三、三八三人に増したけれども、死傷者の數は前年の死三一〇、傷八、七五三から、後年の死一〇三、傷一、九五四にまで減少した、と局長 W. P. Borland 氏は述べてゐる。

勤務時間制限の目的は、言ふ迄も無く従業員に必要な休息時間を與へて精神的及肉體的に更生せしめんとするに在る。蓋従業員の絶えざる勤務は單り彼自身を疲勞させて事故を惹起する原因を作るのみならず、其の同僚及乗客をも危険に導くからである。茲を以て法律は終日繁激なる業務に従事する者は九時間、之に次ぐ者は十三時間、然らざる

者と雖十六時間を勤務の最高限と定めてゐる。尤も之には例外を認め、緊急已むを得ざる場合例之避け難き事故豫見し得ざる遅延等の場合には此の制限を超えて勤務させる事が出来るが本局の承認を求めなければならぬ。尙之が實施の狀況を見るに、一九一三年には制限外勤務の承認を求めたもの凡そ三十萬件であつたが、一九二六年には四萬二千二百件に激減して居るから、之を以て見ても本法施行の效果あることが知れるであらう。

鐵道事故に關する調査は一九一〇年の法律に基き本局の特に留意する所である。鐵道業者は乗客又は従業員に死を致した事故ある時は電報を以て直に之を本局に報告すべく局は之を調査し其全國的に注意を促すの要ありと認むるものは、之を當該鐵道及國內主要鐵道並新聞社に通報して爾後の警戒資料に供する事として居る。而して當該會社に對し設備の變更其の他必要なる手段を命じ得る事は言を俟たぬ。斯の如く鐵道事故の調査を本局に於て公平に行ふ結果、事故防止及損失輕減の效果は著しきものがあるのみなら

ず、鐵道の事故防止安全増進に關する委員會の方針を決する參考資料となる。委員會が鐵道業者に對して自動的制動裝置を命じ空氣制動機の設備方を定め國會に對して鋼鐵車輛の使用に關する立法を促すが如きは、全く是等調査の結果に出たものである。蓋年々各地方に起る事故の多くは概して、同種同様の原因より生じ、従つて一般的保護警戒設備を爲すの必要を暗示されることは極めて多いからであらう。列車保安を増進する手段に關し新なる考案を有する者は何人と雖之を本局に提出して之が試験を求め意見を聽くことが出来る。局は之を調査試験し其の結果及長所短所を指摘して之を本人に返却する。尙本局は列車運轉の安全を期するが爲、米國鐵道協會と協力して貨車制動裝置の試験、電氣に關する法令の改正、道路交通保全運動特に踏切事故の減少等の事業又は運動に參畫してゐる。

## 第五 財務局

財務局 (Bureau of Finance) は一九二〇年五月の創設に

係り、其の司掌事務の範圍は大凡次の如くである。

州際交通法に依れば、鐵道業者は委員會の許可を受くるに非ざれば線路の延長、建設若は買収を爲し、又は是等の線路に於て運轉若は運輸を爲すことを得ず。線路の全部又は一部を廢棄し又は運轉若は運輸を廢止せんとする時亦同じ (第一條第十八項) と定められてゐるので、本局は此の規定に従ひ提出する出願を法律的技術的及公益的見地より詳細に調査し、許否の意見を具して委員會に報告する。又旅客若は貨物の運輸を營む者又は電信電話會社が他の同種事業を合併、買収、賃借、又は管理せんとする時は委員會の許可を受くことを要し (第五條第二項及第九項) 本局は該出願が關係業者及一般公衆に利益ありと認むる時に許可の意見を附して委員會に報告する。尙鐵道業者は委員會の許可を受くるに非ざれば債務若は負擔を負ひ又は他人の債務を保證することを得ない (第二十條ノ一)。依て本局は該出願が合法的合理的であり且公共の利益とも兩立して妥當なりと認むる時、之に許可の意見を附して委員會



に報告するのである。

或る年度に於ける鐵道營業の純益が該營業に使用せる鐵道財產價格の六%を超過した時は、鐵道基金の造成及維持の資に充る爲に、該超過額の二分一を委員會に提供することを要する(第十五條ノ一第六項及第十項)。該基金は委員會之を保管し、鐵道運輸に於ける公共の利益を増進する各種の施設の爲に使用されるのである。茲を以て各當業者は一定の形式に依り運輸事業に使用する財産の評価、運轉收入及支出の詳細、純益等に關する年報を委員會に提出することを要し、本局は之を嚴密に調査し特に委員會に提供すべき右の純益ありや否やを檢討し、其の之ある時は評價局及經理局との合同審理に付して之を決定するのである。

尙局長 G. D. Mahaffie 氏の説く所によれば、一九二〇年の運輸法は其の第二百四條、第二百九條及第二百十條に於て一九一八年より二〇年に至る合衆國鐵道管理期間中各鐵道業者の被れる損失の補償に關し規定する所があるので本局は是等の要求を審査し補償すべき金額を決定する任務

を負ふて居る。而して此の事務たる業者の數多く要求の額亦莫大にして而かも審査の範圍廣汎に亘るのであるから、局の仕事の重要部を占める事となるけれども、事柄が餘りに特殊の専門的になるから、茲には之を省略する。

## 第六 運 轉 局

運轉局 (Bureau of Service) は一九二〇年四月の創設に係り、旅客及貨物運輸の爲にする機關車客車及貨車の使用統制、供給、分配、運轉、入換、交換、返濟等に關する行政を掌り必要なる命令を發する委員會の一部局であるが、本局の創立を必要としたのは偏に歐洲大戰後の運輸界の狀況が然らしめたのである。

平和克復後一九一九年八月頃迄の運輸界を見るに、大體車輛過剩の傾向を呈して居たが、其の後工業の復活を見るに及んで車輛の需要を増加するに至り、翌年二月鐵道管理期間終了の頃より次第に此の傾向が著しくなつたので、合衆國政府は緊急の必要ありと認むる時は、車輛の不足運輸

の過剰を緩和し公共の利益を圖る爲、運轉に關する法令の適用を一時停止し、所有者の如何に拘らず車輛の正當且合理的なる運轉を指揮し、終端驛の合同又は共同使用を命じ、特殊の運轉に優先權を與へ、特別の事由により運轉事業を營むことを得ざる鐵道業者の設備の利用を指揮する等所謂運轉命令を發するの緊急權を一九二〇年の運轉法中に規定し、之が行使を委員會に委任した、而して此の規定に依り今日迄に四十三の運轉命令が發せられた。然しながら如斯命令に依り公正且適當なる車輛の分配を實現するには鐵道業者の自發的協力を要すること大なるを以て、委員會特に本局は米國鐵道協會と常に緊密なる協力を爲して居る。

局長 W. P. Bartel 氏の説く所によれば、或は本局の職能を解して、運轉過剩車輛缺乏其の他緊急の必要ある場合にのみ限らるものと爲すかも知れぬが、事實は之に反し、本局の主たる權威は國內重要なる鐵道及交通の中心地に設

正 誤

前々號本文中譯語の妥當ならざるものあり。十七頁上段「検査局」を「機關車検査局」に、下段「運轉局」を「運轉局」に「營業局」を「信號及制動局」に、「交通局」を「運輸局」に夫々訂正す。

置する出張所に存するのである。是等の出張所は常に其の區域内に於ける運轉狀況に注意して之を本局に報告するのみならず、荷送人及鐵道と接觸して是等の間に存する地方的性質を有する紛争を調停解決し、以て合理的且安全便利迅速に列車運轉を爲さしめ、其の他運轉能率の増進に關し車輛の検査及維持修繕の調査を爲す等常に多大の努力を注いで居るのである。

爆發危險物の運送に關する取締は、一九〇八年の法律によつて委員會の權限に屬し、委員會をして是等の安全運送に關する細則を制定させる事となつてゐるので、本局は是等の荷造、積荷、運送、取扱等に關する規定を委員會の名に於て制定したが、その後特に大戰以後從來その名も知られなかつた毒瓦斯毒液、可燃性の瓦斯液又は物體、腐蝕性の液其の他の危險物の運送に關しても亦規定を設くるの必要を見るに至つたのである。