

鉄道・軌道法体系の再構築に関する考察

寺 前 秀 一

Consideration about rebuilding legal system of railroad and streetcar

Shuichi TERAMAE

I 鉄道概念を論じる意味あい

鉄道の定義については、交通関係法令ではその法目的に応じて用いられているところからその概念は一様ではなく、一般社会において常識的に用いられている鉄道概念¹⁾とも一致しない。用語としても鉄道以外の用語（軌道、汽車等）が使用される場合もあるが、法律上は明文をもって定義されているものは存在しない²⁾。

地域交通が論じられる場合に、古くは都市モノレール、新交通システムにはじまり、今日でもLRT（ライト・レール・トランジット）、DMV（デュアル・モード・ヴィークル）、リニア・モーターカー等のいわゆる軌道系交通手段が題材として取り上げられことが多い。これ等の軌道系交通手段が技術的観点から新しい概念として論議される場合には、技術的観点からの範疇化が明確にされるものと思われるが、都市交通機関として社会的な観点から論じる場合には、これ等の概念が既存の交通機関概念とどこが違うのか明確にすることが必要である³⁾。

国鉄分割民営化前の鉄道国有法体系のもとにおいては、鉄道概念を論じる制度的意味あいは、軌道を含め他の陸上交通手段との対比において、国有化の対象であるか否かに論じる実質的意味あいが存在した。また、国土交通省設立前は、運輸大臣及び建設大臣がそれぞれ所管行政の実施の観点から、どちらが責任を負うかを論じる点に実質的意味あいがあったが、国鉄分割民営化及びその後の規制緩和政策並びに中央省庁改革による国土交通省が実現した今日、他の陸上交通手段との対比において鉄道概念を論じる実質的意味あいが、税制度を含めた効率的な行財政運営及び国と地方の役割分担問題に先鋭化することは必然であった。特に近年、道路整備特定財源の一般財源化をはじめ、交通機関の整備が費用・財源問題とともに論じられているが、財源である税制度に関連する問題として論じる場合は、なおさら、法制度概念として整理深度化しておくことが必要であると考え

II 鉄道概念の形成と変化

鉄道は運搬具と通路が総体的に捉えられている点に、自動車・道路との違いがあるとされる。

運搬具と通路が完全に一体化している輸送手段はパイプラインである。石油パイプライン事業法は、石油パイプラインとは導管及びその他の工作物による石油の輸送を行なう施設の総体をいうと、総体という表現をもって規定する（第2条第2項）。鉄道については、今日では鉄道を構成する物的及び人的なものの総体を指すこともあれば、物理的施設をさすこともあるが、沿革的には、この運搬具と通路を総体として捉える考え方は、鉄道がネットワーク化する過程で形成されたものであり、その形成には通信技術の活用が不可欠であった。この設備的、経営的に鉄道を総体としてとらえる考え方によれば、道路と自動車を総体として捉えない考え方との対比において、軌道、索道も鉄道概念に含めて整理されることとなる。この運搬具・通路の総体概念としての鉄道概念は、鉄道国有主義の廃止に際して、新たに制定された鉄道事業法は第2種、第3種鉄道事業概念⁴⁾を規定し、線路施設とその他鉄道施設の経営の分離を可能とすることが制度化されたことにより、変化が見られることとなった。

(1) 総体概念としての鉄道概念の形成

今日、鉄道は経営的にも技術的にも一体的システムとして総体的に捉えられているが、鉄道の発展過程を調べれば歴史的にはむしろ個別なものからスタートしている⁵⁾。18世紀の英国では、私経済を基盤として発達した路上輸送と運河輸送は、技術面でも経済面でも、輸送路と輸送機関の二つに分かれていた。運河と道路を有料で利用させる会社は、利用する交通機関とは別の主体であった。交通路と交通機関が別個に機能できたのは、乗物の個々の移動、相互の退避等が技術的に可能であったからである。1805年に開通したサーレイ鉄道は、自社の車両を保有せず、軌間に合致する車両幅の私有の馬車に施設を利用させる形態のものである⁶⁾。英国では、1842年に初めて、一路線以上の路線を継続できる交通を円滑に進めるための会社が設立された。国民経済上ますます重要性を増してきた通過交通を円滑に行うためであった。「鉄道の特徴である機械のアンサンブルが、ここでもものを言い、競争原理に基づく当時の経済観の抵抗を押しつけて、制度的にも勝利を収めた」⁷⁾とされ、車輪とレール、レール道と乗物が構成する機械の統合が、全路線網の統合へと発展したとされる。

(2) 線路施設と運搬具の分離

鉄道事業法では、地方鉄道法では位置づけが不明確であった鉄道線路施設の貸付を行う第3種鉄道事業について新たに規定を設けた。現在第3種鉄道事業者である神戸高速鉄道(株)は、事業開始時には地方鉄道法に規定する事業免許を取得し、地方鉄道事業を行っていた。自社では線路施設を保

有し、阪神、阪急、山陽電鉄、神戸電鉄の車輛が乗り入れていたが、運送責任は神戸高速鉄道(株)がおっていた。鉄道事業法の制定により、第3種鉄道事業者となったが、経緯もあり実質上の経営責任は現在も神戸高速鉄道(株)が負っているとされる。軌道法には、鉄道事業法の第2種や第3種に相当する上下分離の規定はないが、旧・地方鉄道法と同様に第十六条で運転管理委託と受託が認められているところから、実質2種・3種に分離することは可能となっている。

(3) 鉄道概念との対比における自動車・道路の概念

a 運搬具と通路

自動車・道路システムは運搬具及び通路が分離していることを前提とする。運搬具としての自動車を律する基本的な法律は道路運送車両法、通路としての道路を律する基本的な法律は道路法として、それぞれが規定を設けている。

運搬具について道路運送車両法は、道路運送車両、原動機付自転車、軽車両とは、「陸上を移動させることを目的として製作した用具」で「軌条若しくは架線を用いないもの」を定義づけの共通基準として用いて、軌条、架線を用いるものは対象としていない。解釈上鉄道の定義が、架線、レールを用いるとされることと対応している。この点道路交通法は、車両とは「自動車、原動機付自転車、軽車両及びトロリーバスをいう」と規定し、路面電車とは「レールにより運転する車をいう」として車輛には分類しないものの、運搬具として取り扱っている。車輛とするもののうち、自動車、原動機付自転車、軽車両は「レール又は架線によらないで運転する」と、自転車は「レールにより運転する車を除く」として、軌条（レール）、架線を用いないものとする点において道路運送車両法と共通するが、トロリーバスとは「架線から供給される電力により、かつ、レールによらないで運転する車をいう」とし、後述する無軌条電車を車両に分類する点において、鉄道法体系と扱いを異にしている。また路面電車は軌道法の軌道に対応するものである。

通路である道路について、道路法は「一般交通の用に供する道」で「トンネル、橋、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となつてその効用を全うする施設又は工作物及び道路の附属物で当該道路に附属して設けられているものを含む」と規定する。運搬具と通路が一体である、いわゆる動く歩道も水平エスカレーターとして道路の附属物とされる。都市モノレール、路面電車が使用する施設も道路概念に包摂されるものとなっている。ITS政策により今後は道路に設置される通信設備の充実拡大が予想され、これ等の施設も道路概念に包摂されてゆくと予想される。

道路法における自動車とは、道路運送車両法に規定する自動車をいうと規定し、運搬具と通路の対応を前提としている。法制度上の道路概念は、道路法に規定する道路概念が代表例であるが、道路交通法第2条、道路運送法第2条は、道路運送法に規定する自動車道及び一般交通の用に供するその他の場所も道路とする。

構内移動手段としてのエレベーター等は建築基準法、労働安全衛生法により律されるものである。高層展望台等への移動を役割とするもののなかには入場料的に有料制を採用しているものがあ

るが、鉄道営業法が想定する鉄道ではない。

b 有料道路制度

有料道路制度の原型は明治4年（1871）の太政官布告第648号であるとされる。昭和27年道路法が制定され、道路管理者は都道府県道、市町村道に限り有料の橋、渡船施設の設備が可能とされるとともに、「その通行又は利用について料金を徴収することができる道路を新設し、又は改築する場合の特別の措置を定め、もつて道路の整備を促進し、交通の利便を増進することを目的」とする道路整備特別措置法が制定された。昭和31年国が直轄で施行していた有料道路方式を廃止し、日本道路公団による有料道路方式が採用された。平成16年道路関係四公団民営化関連4法が制定され、道路運送法の自動車道事業システムに近づくこととなった。

道路運送法において「自動車道」とは、専ら自動車の交通の用に供することを目的として設けられた道で道路法による道路以外のものをいい、「一般自動車道」とは、専用自動車道以外の自動車道をいい、「専用自動車道」とは、自動車運送事業者が専らその事業用自動車の交通の用に供することを目的として設けた道をいうとする。自動車ターミナル法に規定する専用バスターミナルとあわせて考えると、運搬具と通路を分離するものの特定の運搬具しか想定していない通路についてわざわざ規定する点において、自動車道事業は鉄道システムの影響が強くあらわれている。この自動車道システムは、日本電信電話公社、日本国有鉄道の民営化の際に電気通信事業法、鉄道事業法において、第2種・第3種分離方式として制度化されることとなった。

この自動車専用道路の所管官庁をめぐる関係省庁で論議があった⁸⁾が、内務省、鉄道省調整のうえ、昭和6年現行道路運送法の前身である自動車交通事業法が制定され、同法第17条において、自動車道とは「専ら自動車ノ一般交通ノ用ニ供スル道路」及び「自動車運輸事業者ガ其ノ事業用自動車ノ専用ニ供スル通路」をいうと規定し、民間事業者が一般の自動車を通行させ料金を徴収する「一般自動車道事業」とは「一般自動車道ヲ開設シ有償又ハ無償ニテ之ヲ専ら自動車ノ一般交通ノ用ニ供スル事業ヲ謂フ」と規定した。いわゆる有料道路事業は後者において行う「自動車道事業」として定義された。専用自動車道は道路ではなく通路として定義されている。

III 鉄道法制度の形成

(1) 鉄道に関する基本法制度

制度概念としての鉄道は、日本における最初の鉄道たる品川・横浜間の仮営業に先立って、明治5年5月に制定された太政官布告第146号（鉄道略則）、明治6年3月太政官布告101号（鉄道犯罪罰例）等により生み出された。鉄道略即及び鉄道犯罪罰例は、政府の鉄道を対象とする定めであったが、明治16年の日本鉄道会社線土野・熊谷間の開通に際し、私設鉄道にも適用されることとなり、その結果鉄道略即及び鉄道犯罪罰例は鉄道全体の基本法規となった。鉄道営業法は、鉄

道略則及び鉄道犯罪罰例を継承する形で、明治33年3月に鉄道に関する基本法規として制定された⁹⁾。同法は鉄道の建設、車輛器具の構造、運転等を規律する基本的な法律として、今日までその機能を発揮しており、新幹線鉄道における列車運行の安全を妨げる行為の処罰に関する特例法（第1条）も、鉄道営業法の特例等を定めるものと明示されている。

この鉄道営業法は明治時代に制定された輪郭法と分類される典型的な法律であり、鉄道の定義規定が存在しない。鉄道営業法における鉄道概念は解釈上生み出されるものとなっており、設備概念としての鉄道（鉄道施設を表現するものとしての鉄道）、経営概念としての鉄道（鉄道事業者を表現するものとしての鉄道）が並存している。

鉄道を鉄道以外の交通手段と区別する意味では鉄道営業法第18条ノ2が重要である。同条は昭和4年4月法律38号で追加された条項であるが、鉄道と通し運送をするものとして「船舶、軌道、自動車又ハ索道」を例示している。船舶、自動車と鉄道と区別することは、制度論以前に常識的でもあるが、軌道、索道が鉄道営業法の鉄道には該当しないことはこの規定の存在により文理解釈上形成されたものである。

当初鉄道営業法第44条は「本法ハ私設鉄道法ニ依ラサル私設鉄道ニハ之ヲ適用セス」と規定しており、解釈上鉄道営業法は軌道には適用されないとする説が有力であった。この「私設鉄道法ニ依ラサル私設鉄道」としては明治43年に制定された軽便鉄道法による軽便鉄道が存在した。軽便鉄道には鉄道営業法第44条の規定により鉄道営業法の適用がないとされていたところから、軽便鉄道法第6条において鉄道営業法を軽便鉄道に準用する旨を規定していたとされている。

判例（大正5年6月7日東地民三・大正5年（ワ）166号）は、鉄道営業法第1条の規定に基づく命令は私設鉄道法・条例によるものであると軌道法・条例によるものであると問わず適用があるとし、鉄道営業法は軌道条例による軌道にも適用があるとした¹⁰⁾。しかしながら学説上、行政上は鉄道営業法の適用がないものとされていた。

大正8年に私設鉄道法及び軽便鉄道法が廃止され、新たに地方鉄道法が制定された。これと同時に鉄道営業法第44条が削除されたが、これは同法が軌道には適用がないことが自明のこととしてなされたものであるとされていた。大正10年に制定された軌道法では、第14条において軌道の建設、運輸、運転係員及び会計に関する規程は命令を以ってこれを定めるとしたことも、鉄道営業法の適用がないことを前提としたものであるとされている。軌道運輸規程（大正12年鉄道省令第4号）第5条等において鉄道営業法が準用されているのもこの解釈を基にしているとされる。

（2）自己使用概念と公共使用概念

鉄道国有時代、鉄道国有法は「一般運送ノ用ニ供スル鉄道ハ国ノ所有トス」と規定するように、公衆運送概念を基礎として規定していた。これを受け、地方鉄道法は「公衆ノ用ニ供スル」ものを、軌道法は「一般交通ノ用ニ供スル」ものを対象としていた。

これに対して、公衆の用に供しないもの、つまり、自己の用又は特定の他人の用に供するため敷

設する鉄道として、専用線、専用鉄道概念が存在する。専用線は鉄道事業者の支線、専用鉄道が「公共団体又ハ私人力敷設スル鉄道」であり、公共の用に供する鉄道に接続するものは規制の対象として範疇化されていた^{11) 12)}。地方鉄道法第 1 条第 2 項は、「地方鉄道業者力運送営業ノ為支線ヲ敷設スルトキハ公衆ノ用ニ供セサル場合ト雖本法ヲ適用シ」と規定し、地方鉄道法第 1 条第 3 項は「都道府県其ノ他ノ公共団体又ハ私人力専用ニ供スル為敷設スル鉄道ニシテ政府ノ鉄道又ハ地方鉄道ニ接続スルモノ」は命令をもって規定するとしていた。鉄道国有主義廃止により制定された鉄道事業法は、専用鉄道を「専ら自己の用に供するため設置する鉄道であつて、その鉄道線路が鉄道事業の用に供される鉄道線路に接続するものをいう」（第 2 条第 6 項）」と範疇化し、専用鉄道の設置者は国土交通省令で定める技術上の基準に従い、施設や車両の維持、管理をしなければならないとされた（第 39 条）。規格や仕様は接続する鉄道事業線に準拠することになる。鉄道国有主義は設置にあたって国から専用鉄道免許を受ける必要があったが、現在は免許や許可を受けたり届出を行ったりする必要は無くなっている。

鉄道事業法においては特定の他人の用に供する鉄道は、専用鉄道ではなく鉄道事業の範疇に含めている。鉄道事業法第 1 条において「他人の需要に応じ」と規定し、不特定多数だけではなく特定の者を含めて他人の需要に応じるものを鉄道事業者としている。これは、運搬具・通路総体主義を前提とした鉄道国有主義が廃止され、第 2 種・第 3 種鉄道事業制度が正式に認知されたことが影響している。なお、鉄道事業法は、地方鉄道法と同様、事業の有償性を明文化していない点で、道路運送法等と対照的である。

IV 鉄道国有主義

(1) 鉄道国有法

国鉄分割民営化が実施されるまでのわが国の鉄道法体系は鉄道国有主義をとっていた。鉄道国有主義は明治 39 年の鉄道国有法の実施により制度的に確立したものであり、同法案提案理由説明書は「鉄道ハ国家自ラ経営スヘキモノニシテ従来之カ私設ヲ特許セシハ交通政策上権宣ノ措置タルニ外ナラス今ヤ国家経済ノ一大発展ヲ計ルトキノ時機ニ際シ全国鉄道ノ管理ヲ統一シ之カ機能ヲ發揮シ軍需上及経済上遺憾ナキヲ期スルハ刻下ノ急務ナリ」としていた。同法第 1 条は「一般運送ノ用ニ供スル鉄道ハ総テ国ノ所有トス但シ一地方ノ交通ヲ目的トスル鉄道ハ此ノ限りニ在ラス」と規定し、「一般運送ノ用ニ供スル鉄道」以外のもの、例えば専用鉄道については地方鉄道法の規定するところとなっていた。なお、日本国有鉄道法 63 条の規定により日本国有鉄道が国とみなされていたところから、国鉄が所有していれば「国ノ所有トス」とされた。

鉄道国有主義時代の公共鉄道はすべて国鉄が経営することが原則であったが、「一地方ノ交通ヲ目的トスル鉄道」は存在が認められていた。反対に「一地方ノ交通ヲ目的トスル鉄道」でなければ運輸大臣は地方鉄道法の免許ができないはずであった。この「一地方ノ交通」の概念は明確ではな

いが、名古屋・大阪間を結ぶ近畿日本鉄道の鉄道は一地方の交通を目的とする鉄道に該当するとして免許されていたはずであるということになる。

鉄道国有主義の考え方に基づき鉄道敷設法第1条では「本邦ニ必要ナル鉄道ヲ完成スル為日本国有鉄道ノ敷設スヘキ予定鉄道路線ハ全国新幹線鉄道整備法（昭和四十五年法律第七十一号）ノ規定ニ依リ建設スヘキモノノ外別表ニ掲クル所ニ依ル」と規定し、国鉄が敷設する鉄道路線を法律で直接規定していた。しかしながら同法第2条で「予定鉄道路線ニ該当スルモノト雖一地方ノ交通ヲ目的トスルモノニ在リテハ政府ハ地方鉄道トシテ其ノ敷設ヲ免許スルコトヲ得」と規定し、一地方の交通を目的とする鉄道を地方鉄道として免許することが認められていた。

地方鉄道については鉄道国有主義の原則のなかで例外的に一地方の交通を目的とするものとして存在が認められており、その軌間についても原則として日本国有鉄道の軌間と同じ1.067メートルとされており、有事の際に日本国有鉄道との相互直通運転が可能であるようにされており、あるいは地方鉄道法第30条に規定するように政府による買収が予定されており、地方鉄道は日本国有鉄道と一体となって全国的ネットワークを形成するものとして位置づけられていたわけである。この点、軌道が後述するように道路交通の補助手段として制度的に位置付けられており、極めて限られた地域の交通を目的とするものであることから、あえて一地方の交通の範囲を超えるものを考える必要がないことによる。従って幹線的高速道路に新交通システム等を長距離に渡って併設し、軌道として経営することを鉄道国有法時代は想定していなかったということになる。

（2）軌道と鉄道国有主義

軌道事業は有料道路と同様に明治4年太政官布告第648号「諸般運輸ノ便ヲ興ス」事業として認識されていたが、明治22年5月勅令第12号により公布された私設鉄道条例第1条第2項が「馬車鉄道ハ本条例ノ定ムル所ノ限ニアラス」と規定し、また電気軌道も私設鉄道条例の適用を受けないと解釈されていたことにより、軌道事業に関する新しい法律が必要であるとの認識が高まり、軌道条例¹³⁾が翌23年5月内務大臣の発議により閣議及び元老院の議を経て同年8月公布された。

同条例発布以前は、電気軌道は馬車鉄道に該当しないが、私設鉄道条例の適用があるのか否か解釈上の疑義が存在していた。明治22年6月に東京府知事が鉄道局長官に対して「当府に於いて現今営業する馬車鉄道会社の如く鉄道を敷設し電気力を以て蓋車を運転するものは私設鉄道条例により取扱うべきか否か」と凜伺したところ、鉄道局長官はこれは施設鉄道条例の範囲内のものであると回答した。しかし、同年7月電気軌道の不許可処分を行うとともに、公共道路上に敷設するものは、電気を動力とするものであっても馬車鉄道に準ずべく、私設鉄道条例の範囲外である旨を公表した。この件は、電気軌道の準拠法としての軌道条例の由来を知る意味でも重要であるとともに、電気軌道に関する当時の鉄道当局の態度を知る意味で大変興味あるものである。

この結果、私設鉄道とは異なり鉄道国有主義の対象から外れることとなり、官設鉄道との接続や買収に関する規定の適用がなかった。関西地区では、軌道条例の適用にあたり国際標準軌の

1,435mm が採用された。さらに阪神電気鉄道は、軌道のどこかに道路がついていればよいという広義の解釈を当時の通信次官古市公威（日本最初の工学博士）に認めさせ、全長 30.6km のうち路面は 5km の状態からスタートした。関西地区で大阪市地下鉄を始め軌道からスタートしたものが多く経緯は、ここにはじまる。その後軌道事業の発展に伴い、軌道法制度を整備充実する必要性が高まり、大正 10 年 4 月法律第 76 号により軌道法が制定された。

沿革的には軌道は道路交通の一手段として発展を遂げて来ており、電力中心とはいうものの必ずしも電力によるものではなくて、人力、馬力も動力として予定しているところであった。また軌道は、都市内で完結する交通手段としての交通機関の性格を有しており、鉄道の補助手段的交通手段であることもあった。従って鉄道国有主義との関係も問題にならず、また軌間についてもといつする必要はなく、動力の種類も問題にされることがなかった。

（3）索道

索道の起源は徒歩では行けない谷や河川の籠渡しであり、鉄道とは機能が異なるものであった。従って索道は鉄道営業法及び鉄道事業法においては鉄道とは異なるものとして規定されている。

地方鉄道法第 1 条第 3 項は「索道ニ関スル規定ハ命令ヲ以テ之ヲ定ム」と規定し、索道規則（昭和 22 年運輸省令第 34 号）第 1 条第 1 項において、索道とは「架空した索条に搬器をつるして運送する設備をいう」と定義していたが、鉄道国有主義の廃止に伴う鉄道事業法の制定により廃止された。鉄道国有主義のもとでは索道は鉄道ではないところから国有化の対象外であった。

現行鉄道事業法第 2 条第 5 項は直接索道の定義をしていないところから、「鉄道事業法第 35 条の規定に基づき定められた索道施設に関する技術上の基準を定める省令」等により類推することとなる。索道技術の高度化は索道と鉄道の相対化現象を生じさせている。ガイド性に着目するのであれば、索道は無軌条電車以上に運搬具と通路は一体的であり、鉄道営業法及び鉄道事業法が索道を鉄道とは異なるものとして取り扱う合理性はないということになる。

V 鉄道・軌道法体系の再整理の必要性

（1）鉄道と道路

鉄道事業法第 2 条第 2 項は、鉄道から軌道法による軌道及び同法が準用される軌道に準ずべきものを除くと規定する。この規定は地方鉄道法第 1 条「本法ハ軌道法ニ規定スルモノヲ除クノ外道府県其ノ他ノ公共団体又ハ私人カ公衆ノ用ニ供スル為敷設スル地方鉄道ニ之ヲ適用ス」（大正 10 年軌道法制定に伴う改正により挿入）を引き継ぐ規定である。軌道は常識的には鉄道概念に含まれるものであるから、あえて鉄道から軌道を明文で除外しなければならなかったわけである。

鉄道事業法第 61 条は「鉄道線路は、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）による道路に敷設してはならない。ただし、やむを得ない理由がある場合において、国土交通大臣の許可を受けたときは、

この限りでない」と道路への敷設の禁止に関する規定を設けている。同条は、地方鉄道法第4条「地方鉄道ハ之ヲ道路ニ敷設スルコトヲ得ス但シ已ムコトヲ得サル場合ニ於テ主務大臣ノ許可ヲ受ケタルトキハ此ノ限ニ在ラス」の規定を引き継ぐものである。

これに対して、軌道法第2条は「軌道ハ特別ノ事由アル場合除クノ外之ヲ道路ニ敷設スヘシ」と規定する。軌道法第1条は「一般交通ノ用ニ供スル為敷設スル」もの（狭義の軌道）と「一般交通ノ用ニ供セサル」もの（専用軌道）の2種類を規定するものの、軌道そのものの定義は法定していない。従って、鉄道・軌道の定義は法定されていないものの、鉄道と軌道の区分関係は、原則として道路に敷設されるものであるか否かということになる。

鉄道と軌道とは、道路への敷設の可否により外形的に区別されることとなっているものの、例外も認められているため、ほぼ全線が道路の地下に建設されている場合であっても鉄道として存在するもの（東京都営地下鉄）がある一方、全線新設軌道として存在するもの（大阪市営地下鉄）もある¹⁴⁾。都市部における新たな軌道系交通機関の敷設にあたっては公共空間である道路の上下空間の利用が不可欠となっており、道路整備特別会計の助成を受けるものにあっては、軌道法の適用が一般的であったが、後述するように事業規制法と助成制度は法的には連動しておらず、また港湾整備特別会計の助成を受ける軌道系交通機関にあっては地方鉄道法の適用を受けて行われた。

道路法関係法令では道路の地下に設ける場合は「埋没する」という表現を使用していることから、軌道法第2条の道路は道路面に限るものと考えることが当初常識的であるとされていたが、都市モノレールの整備の促進に関する法律は道路面に限定しないことを前提として制定された。

都市モノレール、新交通システム、地下鉄いづれにしても軌道法の適用を受けるものとなる場合、制度上は道路の敷設されることから、併用軌道に分類されるはずであるが、併用軌道は専用軌道と異なり鉄道事業法体系が準用されておらず、制度上の制約が発生するところから新設軌道と分類されている。このこと自体が軌道法体系の規範性の限界を示すものとなっている¹⁵⁾。

立法的には、鉄道国有主義が廃止されるに当たり政策判断として地方鉄道と軌道法を統合し、軌道系輸送機関を律する法体系を整理することも可能であったかもしれないが、運輸大臣、地方運輸局長を行政機関とする地方鉄道法システムと建設大臣、都道府県知事を行政機関とする軌道法システムの統合は、国鉄分割民営化という大作業の中では実務上困難であったと推察される¹⁶⁾。

（2）併用軌道と専用軌道

軌道法第14条（「軌道ノ建設、運輸、運転及係員ニ関スル規程ハ命令ヲ以テ之ヲ定ム」）の規定により制定された軌道建設規程（国土交通省令）は、軌道が道路上に敷設されるか否かにより併用軌道と新設軌道に区別する¹⁷⁾。道路交通法が規定する「路面電車」は併用軌道である。

鉄道と道路が交差する部分は「踏切道」と範疇化されるが、その場合における鉄道には新設軌道が含まれる。鉄道と軌道の技術的違いがないからである。

新設軌道概念は軌道建設規程の概念であるが、踏切道改良促進法第2条、道路法第20条では道

路と鉄道が交差する部分としての「踏切道」を定義する場合において、新設軌道を鉄道概念に含ませている。しかしながら下位法である国土交通省令上の概念をもって、鉄道と道路の交差部分を法律上定義づけることは不相当である。むしろ法律上鉄道概念と道路概念を明確化することにより対応すべきであり、そのことにより鉄道概念の深度化が図られることが期待される。

新設軌道は道路上に敷設されていないものであり、鉄道とまったくは変わらないものである。しかしながら、軌道法第9条は道路管理者が、道路の新設または改築のため、必要があると認めるときは、軌道経営者が新設した軌道の敷地を、無償で道路敷地とすることができると規定し、制度上は新設軌道事業により道路整備を図ることを想定している¹⁸⁾。

これに対して併用軌道が次第に新設軌道化した場合には道路管理者による買収は想定していない。むしろ新設軌道の鉄道への変更を想定しており、鉄道事業法第62条は軌道から地方鉄道への変更に関する規定を設けている。これは地方鉄道法第45条を継承するものである¹⁹⁾。

軌道の経営主体につき、軌道法は私人のほか公共団体が経営主体となることを想定している。国も経営主体となることができるとしていた規定（軌道法第32条「国ニ於テ軌道ヲ敷設シテ運輸事業ヲ経営セムトスルトキハ当該官庁ハ主務大臣ニ協議ヲ為スヘシ其ノ工事施行ニ付亦同シ」）は国鉄分割民営化により削除された。なお、国鉄は日本国有鉄道法第1条において鉄道事業を営営するとあり軌道の経営を想定していなかった。

鉄道国有時代、軌道法第17条は「公共団体ニ於テ公益上ノ必要ニ因リ軌道（未タ運輸開始ニ至ラサル線路ヲ含ム）ノ全部又ハ一部及其ノ附属物件ヲ買収ニ至ラサルトキハ軌道経営者ハ之ヲ拒ムコトヲ得ス」と規定していたが、国鉄分割民営化により削除された。

（3）主務大臣の統合と地方分権

軌道法のシステムは、中央省庁改革前においては、運輸大臣及び建設大臣による二重規制として行政改革の観点からの統合が課題となっていた。昭和39年9月、臨時行政調査会は、地方鉄道、軌道法の一元化について答申している。複数の省庁が所管する法令の統合として、同種の行政客体を規制する目的の法令が並存し、同質の許認可がそれぞれ別途に処理されているものの例として、軌道法と地方鉄道法における経営監督等があげられており、軌道法、地方鉄道法は法律上これを統合し、現状に即応した規制に改めるべきである。また、臨時鉄道法制調査会の答申では、改正鉄道営業法案の適用される鉄道には、軌道及び無軌条電車を含むとしていた。

中央省庁改革後においては、鉄道営業法、鉄道事業法及び軌道法の権限は国土交通大臣に統合されているが、一部の権限が地方運輸局長及び都道府県知事に委任されており、その限りにおいて二重規制の状態となっている。鉄道省の行政手法を受け継ぎ国の出先機関を活用する鉄道営業法及び鉄道事業法の体系に比較すれば、都道府県知事を行政機関として位置づける軌道法の体系のほうが地方分権時代には適当であり、両者を統合する場合には後者の体系が適当であろう。

VI ガイド性の変遷

(1) 無軌条電車（トロリーバス）

無軌条電車は当初有軌道電車との対比で無軌道電車と表現されていた²⁰⁾。無軌条とは「レールのない電車」という意味で、無軌道とは「レールを含めて枕木、道床などが無いもの」という意味であろう。現在、日本国内では軌道に準ずるものとしての無軌条電車であるトロリーバスは存在しない。鉄道事業法適用の鉄道としての無軌条電車は、立山黒部貫光立山トンネルトロリーバス（室堂駅～大観峰駅）、関西電力関電トンネルトロリーバス（黒部ダム駅～扇沢駅）の2路線が残るだけである。但し、関電トンネルトロリーバスは長大トンネルにおける排気ガスの問題から採用に至ったもの、そして立山トンネルトロリーバスについては元々普通のディーゼルバスが運行されていたが、全区間がトンネルであるため換気が大変なことで、周辺が国立公園内であることによる自然環境への配慮から、排ガスを出さないトロリーバスに置き換えられたものである。

無軌条電車は鉄道営業法第18条ノ2において通し運送の例示にあげられていないことから、鉄道概念に含まれるものと解釈されている²¹⁾。鉄道事業法施行規則第4条において、鉄道事業法第4条第1項第6号が規定する鉄道の種類として無軌条電車を明示していることもこの解釈によるものである。このことは地方鉄道法施行規則第7条ノ2において、地方鉄道法第3条第2項の規定により軌間の制限を適用しない地方鉄道の種類として、鋼索鉄道、懸垂式鉄道、跨座式鉄道、案内軌条式鉄道とともに、無軌条電車（道路上其ノ他公衆ノ通行スル場所ニ敷設スルモノヲ除ク）が例示されていた規定を引き継ぐものである。

その一方、鉄道事業法第2条第2項は鉄道概念から軌道（広義）のみならず軌道に準ずべきものも除外しているが、その軌道に準ずべきものとして無軌条電車が規定されている。即ち軌道法第31条第1項は「本法ハ一般公共ノ用ニ供スル軌道ニ準スヘキモノニ之ヲ準用ス」と規定し、同条第2項で「前項ノ軌道ニ準スヘキモノハ国土交通省令ヲ以テ之ヲ定ム」と規定している。具体的には、昭和22年運輸・内務省令第2号（軌道法第三十一条の一般交通の用に供する軌道に準ずべきものを定める省令）により無軌条電車が定められている。

この結果、無軌条電車には鉄道であるものと軌道に準ずべきものの二種類が存在することとなる。この軌道に準ずべきものとしての無軌条電車につき、道路交通法はトロリーバスとして範疇化し「架線から供給される電力により、かつ、レールによらないで運転する車」と規定する。

運転については、鉄道営業法第21条、軌道法第14条（第31条の規定により準用される場合を含む）の規定に基き、鉄道、軌道及び無軌条電車の動力車操縦者の運転免許に関する制度を定めた動力車操縦者運転免許に関する省令（昭和31年運輸省令第43号）が制定されている。

(2) デュアルモード型交通機関の出現

ガイド性のない自動車・道路からガイド性の認められる鉄軌道システムにシームレスに移行する交通機関が出現した。いわゆるデュアル・モード・ヴィークル（Dual Mode Vehicle、DMV）であり、軌道と道路の両者の走行が可能な車両（バス）として名古屋ガイドウェイバスが実用第一号として登場した。一般道路区間の施設と運行の管理および名古屋ガイドウェイバスから借り受けた車両の運転は、バス事業者（名古屋市営バス・名鉄バス・ジェイアール東海バス）が行っているが、それとともに名古屋ガイドウェイバスから委託を受けて車両整備と新設軌道区間での運転も行っている。新設軌道区間を運転するには動力車操縦者運転免許が必要である。前例が無いため便宜的に無軌条電車運転免許に分類されたものを取得して操縦しているが、法制度的には問題がある。新設軌道区間と道路走行区間の運賃通算制度が整備されておらず、それぞれの区間の合算となるため、両区間を通して乗車する場合、運賃が割高になるとされている。鉄道事業法に規定する鉄道と自動車のDMVについては現在JR北海道が開発中である。

鉄道が運搬具と通路の総体のものとして機能するためには電信技術が不可欠であった。電信は鉄道以前の19世紀初頭に技術的には完成していたが、需要のないままにはじめは実用に供されていなかったが、鉄道によって実用技術に変わったとされる。

現在自動車技術はITS構想にも見られるが如く、運搬具と通路の総合化に向かって研究が進められており、通信技術の高度化は、架線、軌条を用いなくてもガイド性の確保を可能とする時代を到来させてきている²²⁾。技術進歩にあわせた制度の再検証も絶えず必要であり、この実験が実用に移されることになれば、鉄道と軌道の統合のレベルを超え、自動車・道路システムと鉄道システムの統合化を検討しなければならないこととなる。

VII 助成制度における鉄道及び軌道の取扱

道路整備特別会計は、揮発油税及び一般会計からの繰入（自動車重量税の一部相当）等を財源とし、運搬具としての自動車の通路である道路を整備するため、道路整備費の財源等の特例に関する法律（昭和33年法律第34号）により平成19年度まで時限的に認められたものである。わが国では新幹線整備等鉄道整備財源に自動車への課税が構想されたものに、昭和54年の公共輸送税構想²³⁾があるが、実現しなかった理由の一つとして、自動車利用者の負担に基づく鉄道整備が実質国鉄赤字補填になってしまうとして理解が得られなかったことがあった²⁴⁾。

道路整備特別会計と鉄道・軌道整備の関係については、制度的には道路整備特別会計法の支出項目に該当するか否かで判断されるものである。道路整備事業が実質的に鉄道・軌道整備に資することとなった代表例として連続立体交差事業がある。連続立体交差事業は、鉄道線路を一定区間、連続的に立体化（高架もしくは地下）することにより、道路との平面交差（踏切）を一挙に解消するものである。鉄道施設の改造を内容とする事業ではあるが、道路整備事業として道路交通を改善す

るため行われるものであることから、事業主体を道路管理者とし、事業費総額の80～90%程度が国の道路整備特別会計と地方の道路整備特別会計から拠出され、残りを鉄道事業者が負担する。この場合に、踏切道の解消であり、鉄道には新設軌道が含まれることとなる。いわゆる「開かずの踏切」が大きな社会問題となっている今日、道路財源負担者との関係を考えれば、この問題解決のための鉄道高架・地下化に道路財源をより多く使用することに、地方に比べて財源への寄与度が相対的に高い大都市の自動車利用者の納得は得やすくなっている。

鉄道・軌道施設が道路施設の一部を構成するものとして補助の対象とするものとして、都市モノレール、新交通システムがある。主として道路の上方に軌道桁を敷設するモノレールを「都市モノレール」と定義して、インフラ部の建設費の一部が道路整備特別会計から拠出されている。新交通システムについては明確な決まりがないが、実質的には都市モノレールと同様に扱われている。これらの場合、道路施設の一部を構成するものとして、運用上は軌道法の軌道に限定されているものの、法定されているものではなく、鉄道事業法の鉄道であっても政策的には可能である²⁵⁾。都市モノレールの整備に関する法律における定義において、主として道路に架設されるとは規定するものの軌道法を直接引用していないことも同旨と考えられる。

平成15年度予算では道路特定財源の用途拡大方針に基づき、帝都高速度交通営団(13号線)と京都市(東西線二条～天神川間)の地下鉄建設について、道路整備特別会計から建設費の補助が行われることとなった。この結果、道路整備特別会計においては、鉄道、軌道の制度的区別は名実ともになくなったと考えられる。法律補助を定める鉄道軌道整備助成法においても、鉄道、軌道を区別して規定していないところである。

Ⅷ まとめ

鉄道、軌道を区別する制度はわが国独自のシステムのシステムであり、歴史的、沿革的なことに起因するものである。鉄道国有主義廃止後約20年を経て国鉄分割民営化が定着し、中央省庁改革後約10年を経て国土交通省行政が定着した今日、鉄道・軌道法体系の再構築を本格的に検討²⁶⁾し、更には情報通信技術の高度化に対応した鉄道・自動車システムの再構築も視野に入れた検討を行うことが可能な環境が整ってきたと考える。

小選挙区制度の導入により国会議員は中選挙区時代のように農業団体、医療団体等の特定団体の支援のみでは当選がおぼつかなくなってきた。必然国会議員の関心事が特定利益団体事項から外交、防衛、年金等の国政事項に大きくシフトするとともに、地域で判断できる行政事項は地方公共団体の自主的な判断にゆだねることが適当であるとする傾向が見られるようになってきている。この傾向に呼応するように、財源の地方移管、基礎的行政団体である市町村の行政の効率化を図るため大合併が行われたところである。次に行われるべきは、地域のことが地域で自主的に判断できるようにするための国の行政権限の地方移管であり、その受け皿としての道州制も本格的に検討・

実施されることは必須である。鉄道、道路等の交通行政についても、当然ながら道州制の中で検討されるであろう。都道府県知事を活用する軌道法の体系と、国の出先機関である地方運輸局を活用した鉄道行政を融合するチャンスでもある。

(てらまえ しゅういち・高崎経済大学地域政策学部教授)

【注】

- (1) 伝統的かつ典型的に鉄道と認識されるものは、平行して設置された二本の鉄製のレール(軌条)が案内路となり、鉄製の車輪が鉄製レール上を回転するものとされ、多くの言語で「鉄の道(路)」という表現をする。
- (2) 判例上鉄道の定義に言及しているものは、軌道との関係において問題となった大正5年6月7日東京地裁民事第3部の判決のほか、改正前の刑法第129条第1項(過失往来罪)の「汽車」の定義をめぐってガソリンカーが汽車に該当するとした判例(大判大正15年8月22日)等が存在する。
- (3) 鉄道輸送サービスに鈴虫列車、ロマンスカー等の名称を付して販売することは古くから行われている。マーケティングの観点からサービスを販売する点での範疇化は経営的に意味があるが、LRT等を対象として交通研究者が論じる場合は、単なるマーケティング論として論じているのではなく、新しい交通手段として論じている。
- (4) 第2種、第3種の区分は、電電公社の民営化に伴い制定された電気通信事業法が制度化したものである。
- (5) 17～19世紀発達した京都地方の車石輸送システムは秦の始皇帝時代の馳道の影響を受けており、類似のシステムは古代ローマ、インカ帝国にも存在する。
- (6) 小野寺英輝『京都地方の車石輸送システムとその遺構』産業考古学110号pp8～13 2003年12月20日発行
- (7) ヴォルフガング・シヴェルプジュ(1982):『鉄道旅行の歴史』加藤二郎訳 法政大学出版局1982年p.44
- (8) 「自動車事業法案とは別個に内務省に於ては土木局が中心となって道路行政の立場から自動車道法の制定を急ぎ、鉄道省の事業法の決定に相前後して、法律案を決定してその要綱を発表したのである」『自動車三十年史』柳田諒三 山水出版社昭和16年p.203
- (9) 国土交通省(鉄道局)が編集している鉄道関係の法令集において事業規制法である鉄道事業法が鉄道営業法の前になるものとして位置づけられているのは不可思議である
- (10) 本件ニ於テ原告等主張ノ日時場所ニ於テ訴外石川八蔵カ被告会社ノ電車ト衝突負傷シタルコトハ当事者間ニ争ナキコトコナルヲ以テ右八蔵ノ死亡ハ該被告会社ノ電車ト衝突シタル結果ナリト認定ス又八蔵カ原告等主張ノ木柵ノ設ケナキ場所ヨリ被告会社ノ軌道内ニ立入りタルモノナルコトハ検証ノ結果ニ依リテ之ヲ認ム仍テ先ス被告会社ニ原告等主張ノ如ク右ノ場所ニ危険防止ニ必要ナル一定ノ設備ヲ為シ置クノ義務アリヤ否ヤニ付キ案スルニ被告会社ハ軌道条例ノ支配ヲ受クルモノナルヲ以テ法律上斯ノ如キ義務ヲ負担セスト主張スレトモ鉄道営業法第1条ハ鉄道ノ建設車輛器具ノ構造及ビ運転ハ命令ヲ以テ定ムル規程ニ依ル可キ旨ヲ規定シ何等ノ例外ヲ設ケサルヲ以テ苟モ鉄道ニ関スル以上ハ其ノ私設鉄道法ニヨルモノナルト軌道条例ニヨルモノナルトヲ別タス均シク同条ノ適用ヲ受クル者ナリト解スルヲ相当トス然ラハ同情ノ委任ニヨリテ発セラレタル明治33年8月10日ノ通信省令第33号鉄道建設規程モ亦軌道条例ニヨル鉄道ニモ適用アリト謂フ可ク而シテ同規程第34条ニハ人又ハ半馬ノ線路ニ踏入りタルコトヲ防クタメ其他保安上必要ナル場所ニハ堤塘ヲ築キ又ハ柵垣ヲ設ケ若クハ溝渠ヲ穿ツコトヲ要スル旨ノ規定アルヲ以テ検証ノ結果ニヨリ明カナル如ク人道ト軌道ト接触シ居ル本件事故発生ノ場所ニ付キテハ須ク被告会社ハ同条所定ノ設備ヲ為スノ義務アリト謂ハサルヘカス然ルニ石川八蔵ノ軌道ニ踏入りタル木柵ナキ場所ニ当時何等所要ノ設備ナカリシコトハ被告ノ争ハサルコトナルヲ以テ被告ハ義務違反ノ責アルモノト為ササルヲ得ス
- (11) 専用鉄道規程(大正8年閣令第19号)第1条は「本規程ハ都道府県其ノ他ノ公共団体又ハ私人カ専用ニ供スル為敷設スル鉄道ニシテ左ノ各号ノ一ニ該当スルモノニ之ヲ適用ス」とし、「一 公衆ノ用ニ供スル鉄道又ハ軌道ト直通スルモノニ 公衆ノ用ニ供スル鉄道又ハ軌道ト連絡スルモノ但シ人力又ハ馬力ヲ動力トスルモノヲ除ク 三 前各号ノ専用鉄道ト直通スルモノ」と掲げているのは鉄道国有主義の基づく規程であるが、軌道については本来鉄道国有主義の範疇外としているものであり、軌道に接続するものを専用鉄道に含める必要性が薄いとわざるを得なかった。同規定第3条は陸運局長の免許を必要とした。
- (12) 専用軌道規則(大正12年内務省令)第1条は「一般交通ノ用ニ供セサル軌道ヲ道路ニ敷設セムトスル者ハ都道府県知事ノ許可ヲ受ケベシ」と規定するが、道路占有許可制度と競合する。
- (13) 軌道条例 第1条 一般運輸交通ノ便ニ供スル馬車鉄道及其他之ニ準スヘキ軌道ハ起業者ニ於テ内務大臣ノ特許ヲ受ケ之ヲ公共道路上ニ布設スルコトヲ得 第2条 馬車鉄道及其他之ニ準スヘキ軌道布設ノ為起業者ノ負担ヲ以テ在来ノ道路ヲ取扱メ又ハ更正シ若ハ新ニ軌道敷ヲ設クルノ必要アルトキハ之ニ要スル土地ハ起業者ニ於テ土地収用法ノ規定ニ依リ内閣ノ認定ヲ経テ之ヲ取用スルコトヲ得 第3条 在来ノ道路ヲ取扱メ又ハ更正シタル部分及新設シタル軌道敷ハ俱ニ道路敷ニ編入ス
- (14) ブリュッセルのプレメトロは、都心部において路面電車がそのまま地下にもぐって運行し、都心部を離れれば地上に出てそのまま路面電車として走行している。
- (15) 昭和61年3月25日衆議院運輸委員会における左近委員の「大阪市の地下鉄は百キロからの路線網を持っているわけ

鉄道・軌道法体系の再構築に関する考察

- ですね。道路の上を走っているわけではないですよ。これは全く専用軌道でございまして、民鉄と比較しても劣らない鉄道機能を持って。こういうところが法的に軌道法の適用になって。これについておかしいとは思われませんか」という質問に対して服部政府委員は「適切を欠いておると思っております」と、三塚国務大臣は「今局長が言ったとおり、局長がちょっと適当を欠くと言うなら、そうでしょうね」と発言している。
- (16) 昭和61年3月25日衆議院運輸委員会における左近委員の質問「今度地方鉄道法は国鉄問題と絡んで鉄道事業法が国会に提案をされておまして、今後論議をしていくわけですが、この鉄軌道の鉄道法規については一本化を図るべきではないか。特に軌道法なんて大正10年のもので、片仮名で書いてあって、今はない前時代的ないろいろな職名もあるわけですよ。だから、基本的に鉄軌道部門については法の一本化を図るべきだというのが私の考え方でございまして、この点については運輸省としてはどうお考えでしょうか。」に、政府委員は「今日までそういうふうな軌道の実態と大きく離れておるにもかかわらず、適用法体系を変更しないでまいてきておりますのは、そういう過去の経緯が一つあるということと、それから先ほど私が前の御質問にお答えしたときに申し上げましたように、法規制の内容にかなりの差があるということがございまして、一挙に軌道法から地方鉄道法への変更を図ることをいたしますと、そこに法益の安定性を欠くようないろいろな問題が派生してくることが懸念されますので、今後に向けてスムーズに問題なく移行できるかどうかについてなお勉強してまいりたいと思っております。それから、一本化するべきであるという御質問でございますが、私どもといたしましては、これは先ほどお答え申し上げましたように、現在なお地方鉄道法と軌道法との間に規制の内容に大きな差がある分野が幾つか残っておりますので、一本化することは極めて困難であるというふうに現時点では考えております。」と答えている。
- (17) 軌道建設規程（大正12年内務省・鉄道省令第1号）第3条は「道路上其ノ他公衆ノ通行スル場所ニ敷設スル軌道ヲ併用軌道ト謂ヒ其ノ他ノ軌道ヲ新設軌道ト謂フ」と規定する。
- (18) 軌道の動力として電力の使用は明治28年の京都電気鉄道の開業に始まる。同電気鉄道は琵琶湖の疎水を利用して発電し、これをもとに電車を走行させた。京都の市内道路は軌道を走らせるため拡充整備され、道路整備の資金は運賃収入に求められた。
- (19) 新設軌道については「当時、軌道法では最高時速が8マイル（12.9km）とされていたが、阪神電鉄は当時の車両に速度計が無いことを利用して大幅にそれを上回る速度違反を行い、開業当初から評定時速20.4kmで走り出入橋～雲井通間を1時間半で結んだ。これにより、東海道本線列車による同区間の所要時間は50分と阪神電鉄線はそれより遅かったものの、本数や運賃では格段の差があり、東海道本線の同区間の利用は激減した。なお1911年には軌道法に基づく最高速度が25マイル（40km/h）となる（現在も変わらず）が、それでも阪神電鉄は当時阪神間所要時間を63分に短縮（表定時速29km）していたため、速度違反なのは変わらなかった。しばらく後に「新設軌道」という新しい軌道線区分（軌道線であるものの鉄道線並みの速度が出せる）ができて、ようやく速度違反で無くなった。」とある（<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E9%98%AA%E7%A5%9E%E6%9C%AC%E7%B7%9A>）。
- (20) 大正4年発行土木学会誌1巻6号は「有軌道電車と無軌道電車との経済的比較」と題する論文を掲載している。
- (21) 旧運輸省設置法第3条2号は「鉄道、軌道、索道および無軌道電車」に関する特許、許可及び認可に関すること等が「運輸省の所掌事務」と規定していたが、国土交通省設置法で無軌道電車が削除されている。
- (22) 工業技術院機械技術研究所は、搭載されたGPSの情報や各種レーダーなどを駆使して自動運転する次世代車の実験を行っている。これはITS研究の一環で、実験車両には車載コンピューターが現在地と進行する道路の状況を把握するためのGPS、前を走るクルマの挙動を把握するためのレーザーレーダーとミリ波レーダーなどが搭載されている。搭載コンピューターがこれら機器を連動させることで、自動運転による隊列走行が可能となった。
- (23) 昭和56年5月22日衆議院運輸委員会加藤（六）議員発言「政府と党が共同しまして、昭和五十五年度の税制並びに予算、昭和五十四年度の税制並びに予算におきまして陸上交通整備特会並びに陸上交通整備税というものをつくって何とかやっていこうということでもずいぶん考え、がんばったわけですが、諸般の情勢上、陸上交通特会というのが日の目を見なかったという経過がございます。」
- (24) 豊橋技術科学大学金広文は「自動車関連税の公共交通機関への充当策が提案されたが、実現には至らなかった。これは、当時は自動車関連税を旧国鉄累積債務の償還に用いることへの政策目的が変化したこと等のために、自動車利用者、自動車産業界からの反対が強かったことも然ることながら、根本的には説得力のある論拠が示されなかったことが大きかったと考えられる。」とする（http://www.ejrcf.or.jp/research/gist/?rid=1999_5_2_8）。
- (25) 神戸市及び大阪市港湾地区における新交通システムの整備については、鉄道事業法の鉄道として行われている。
- (26) 平成11年8月4日桜井充参議院議員より提出された「ライト・レール・トランジットの国内普及に関する質問主意書」は市街鉄道法の制定を提案している。

