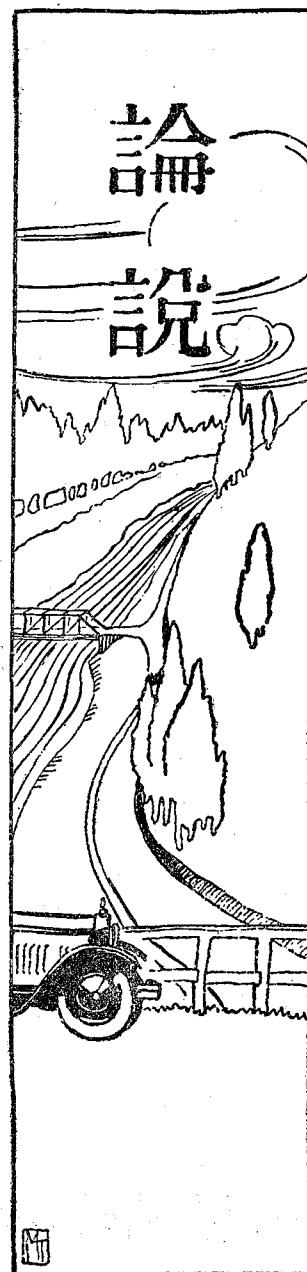


## 乗合自動車の道路使用の關係に就て

内務書記官 丹 羽 七 郎

### 乗合自動車の道路使用關係

乗合自動車の近時の發達は單に其が各地に普及されて行くばかりでなく、其の車體は増大し、其の座席數は増加しつゝある。最近までは普通の乗用車を以て乗合營業を爲したのが一般地方の情況であつたのに、最近は至る所車體を増大し、座席數を増加し、十數人乗以上のものとなつた。同一路線に



於ける運轉回數も亦増加しつゝある。乗合自動車は道路交通界に於ける一大革命を來さんとしてゐる。茲に於て乗合自動車と道路との相交渉してゐる事實は法律上之を如何に見るべきかは乗合自動車の將來に對して重要な問題である。故に茲には乗合自動車の道路使用の關係を法律上如何に構成すべきやを論じて見たい。

抑々道路は一般交通に供する行政設備であるから一般人の之を使用する關係は互に相犯すことをないものでなくてはならない。一般人が互に相犯さぬ爲めには其の使用的限度は性質上同等のものでなければならぬ。此の同等の程度方法に於て道路を使用する關係を道路の一般使用と云ふのである。此の程度方法が性質上同等であり得る限度を越えた道路の使用を特別使用と云ふのである。道路は一般公衆の自由交通に開放した設備であるから一般使用に屬するものは之を各人の自由に委すべきである。特別使用は一般使用の程度方法を超えてをるのであるから道路の用方上の使用即ち交通の爲めの使用たるごとく方外の使用即ち交通以外の爲めの使用たるごとく間はず、道路の主體たる國家の意思に基くにあらざれば之を認むることが出來まい。即ち道路管理權に基く特許あることを要する。併し用方外の使用は道路の目的と無關係のものであるから交通に支障なき限度に於てのみ之を認むべきである（道路法第二十八條）從て其の許可方針は消極的である。併しながら道路の用方上の使用例へば軌道の敷設、無軌條電車の運轉の如きは道路交道を補助し道路の機能を高むるものであるから、其の特許方針は決して單純に消極的であつてはならない。軌道又は無軌條電車を敷設するに充分なる幅員を道路が有しない場合にも之を擴築して敷設することを認め得るので

ある。而して軌道の敷設又は無軌條電車の運轉は用方上の使用ではあるが一般使用でない事は一般に認められてゐる。併しながら其の特別使用たる所以は軌條を敷設し電柱を建設し道路を占用するからであると見るのが普通である。是は道路使用の關係に就ての技術的見方であつて、道路使用中形態的固定的使用のみが特別使用であると見るの結果である。一般使用なるものが各人が道路の本質に従つて同等に使用し得る程度方法を以て限度とする以上特別使用は其の方法を以て限度とする以上特別使用は其の方法が形態的固定的使用たるに否に依りて相違あるものではない。

從て軌道の特別使用たる所以は單に軌條の敷設電柱の建設等の爲め道路の占用を爲すが爲めではなく實に電車を運轉する事に依りて道路を使用する關係をも包含するものである。軌道の特許は電車を運轉して道路を使用するの特許である。其の電車を運轉するに伴うて軌條の敷設又は電柱の建設に依る占用を爲すの必要がある。故に其の占用も道路の特別使用の特許の中に包含されるのである。

(第四條) **無軌條電車の經營の特許も又電車の運轉に依る特別使用の特許でなくてはならない。** 無軌條電車の施設には通例電柱を道路に建つることを要する。併し此の道路を占用する爲めに無軌條電車の運轉其のものが道路の特別使用となるのではない。若し電柱の占用丈が特別使用なりと解するならば道路管理者の占用の許可を受くる事に依りて電車の運轉を爲し得べき筈である。此の場合に於ても電車の運轉其のものが特別使用である。何となれば電車を運轉して一般貨客の運輸を爲すことは一般人に認められてゐる一般使用の範圍を超えて居るからである。若し之が一般使用であるならば法律が何等の規定を設けてをらぬ今日電柱の建設丈の道路使用許

可を管理者から受けねば充分な筈である。然るに斯くの如きは今日の社會に於ける一般人の常識に合しない。言葉を換へて云へば其の使用が獨占的であるから何等かの特許がなくては無軌條電車を經營することは出來ないこ考へらるゝのである。内務省は其の特許を大政官布告に依りて爲すことをした。

道路上ニ於テ無軌條電車ヲ運轉シ運輸事業ノ經營ヲ出願スルモノアルトキハ明治四年十二月太政官布告第六四八號ノ規定ニ依リ當省大臣ニ稟伺ノ上左記ニ依リ御處理相成度

- ト  
一 無軌條電車ヲ運轉スル道路ノ管理者ノ意見ヲ徵スルコト
- 二 無軌條電車運轉ノ爲ニスル電柱其ノ他ノ工作物カ道路交通ヲ妨ケサル方法ヲ選ハシムルコト

(三號以下略之)(昭和二年一月二十一日)  
内務省土木局長通牒

以是觀之電車を道路上に運轉することは一般人の自由使用の範圍に屬せざした趣旨が明かである。

乗合自動車の場合は如何であるか。乗合自動車の經營は自動車取締令に依りて地方長官の許可を要する(自動車取締令第十二條)而して自動車取締令が警察權に基く命令であるから、第十二條は警察制限の制度である。從て其の許可を得て乗合自動車を運轉するのは道路の一般使用に屬する。蓋し道路の一般使用的範圍に於ても或る行爲は警察制限に服し警察上支障なき場合に初めて其の制限が解除されるものであるが解除されたる範圍には一般使用が延長されるのである、乗合自動車の運轉も即

ち此種の一般使用である。こ云ふのが自動車取締令から生ずる形式的法律論である。併しながら生きた社會事相は斯くの如き形式論では眞相を擱むこそが出來るものではない。

乗合自動車の免許なるものが果して警察制限の解除に過ぎないか如何かは乗合自動車經營の現状と免許の實際の取扱ひとの兩方面より觀察することを要する。免許なるものを如何に取扱つてゐるかと云ふに、大正八年一月地方長官宛土木警保兩局長通牒は、一定ノ路線又ハ區間ニ據ル自動車營業ハ道路交通ニ至大ノ利便ヲ與フルモノナリト雖モ道路ノ築造並ニ其ノ維持修繕ニ對シ重大ナル影響ヲ及ボスモノナルト共ニ軌道ノ如キ特許企業ニモ影響スルコト尠カラス候ニ付本營業免許ニ際シテハ道路交通取締上ノ見地ノミヨリセス道路の實體ニ關シ十分考慮ヲ加フルト同時ニ一般交通上ノ關係ニモ留意セラレ特ニ左ノ要項ニ關シ慎重ナル考慮ヲ盡シ道路政策上遺憾ナキヲ期セラレ度。

### 一 運轉道路管理者ノ意見ヲ徵スルコト

### 二 運轉道路ノ狀況ヲ精査シ道路ノ保護上並道路交通ノ保安上適當ナル條件ヲ附スルコト

三 起業ノ計畫ヲ考查シ成業ノ見込アルモノニ限り免許ヲ與ヘ開業日ナラスシテ廢業スルカ如キコトナカラシムルコト特ニ自動車營業免許ノ出願競合スル場合ニ於テハ慎重考慮ヲ加フル

コト

四 出願ニ係ル自動車營業ノ免許カ既特許ノ軌道又ハ既免許ノ無軌條式電車若クハ自動車營業ニ及ボス影響ヲ考查シ是等ノ起業カ相兩立スト認ムル場合ニ於テ出願ヲ免許スルコト

五 軌道又ハ無軌條式電車ト自動車營業ノ許可出願トカ競合スル場合ニ於テハ特ニ永遠ニ瓦リ

地方交通ノ状況ヲ精査シ其ノ許否ヲ決定スルコト

六 以下略之

右の通牒に依りて之を見れば乗合自動車營業の免許は三方面より考査されるととなる。第一は道路交通取締上之を許可すべきや否やである。此點より見れば道路幅員相當にして交通の状況乗合自動車の運轉上特に危険ならざる限りは免許の出願は之を許すべきものである。第二は道路の構造上其の運轉が支障なきや否やの考査であつて支障なき場合は之を許可すべきである。以上の二點より見れば支障なき限り何人にも之を許容すべきものである。然るに第三點は大に是等ニ趣を異にしたる觀點である。(1)先づ乗合自動車の需用あるや否やを考査しなくてはならない。(2)需要有りとするも其の程度が既免許の軌道、無軌條式電車又は乗合自動車の乗客を奪ひ兩立する能はざるこきには許可するこきが出來ない。(3)競願の場合にも將來に於ける交通機關の必要ニ其の需要こきを考査して許否を決しなくてはならない。(4)道路の状況に依りては軌道よりも乗合自動車を勝れりこする場合あるべく、又軌道の方を可なりこする場合がある。是等を考査することを要する。

右の趣旨に依るこきは乗合自動車の免許は決して警察許可の範圍に止まらず。保育助長の行政の方面に於ける公共企業の特許の性質をも具有してゐる。或は法律形式上此の免許が警察許可なるが故に道路交通政策上の見地に立入りて其の許否を決するは違法であるこ爲す者がある。併し余の茲に論究せんこするには今眼前に行はれてゐる社會的事實よりして道路使用の關係を法律上

如何に構成すべきやの點である。特許の性質を具有してゐる以上は乗合自動車の運轉に依る道路使用は一般社會人の自由使用又は一般使用の範圍に屬しないことは明かである。一般使用の範圍に屬せざることは單に技術的見解に基く占用であるや否やに依るのではなく、一切の社會的經濟的事實に基く獨占性の存否に依るべきである。社會的經濟的事實に基き自動車の免許が特許の性質を具有するに於ては道路使用の法律關係より見れば形態的獨占と法律的獨占とを區別すべき理由なく共に一般使用の範圍外であると云はねばならぬ。

乗合自動車の運轉に獨占性を法律上認むることは最近時の趨勢である。警察免許の制度より特許の形式に變移せんとしてゐるのは顯著なる事實である從來世界各國が乗合自動車の運轉を單純なる警察取締の目的としてをつた取扱ひ振りは既に過去の事實となるとしてゐる。我國の自動車取締令による免許は警察許可の古き器の中に特許の新らしき實質を盛らんとする過渡期のものである。

今少しく外國に於ける傾向を述べて見る。

一 英國に於ける乗合自動車の營業に關する監督は從來甚だ不完全にして何等特別の取締を爲さざる地方すら少からざる狀態なりしが一九二四年のロンドン交通法は乗合自動車に付き特別の制度を採用し免許には必要なる條件を附するを得ること、し(同法第六條)又交通大臣は乗合自動車の通行する道路及其附近の交通の爲にする他の交通機關が存すること若は其の道路に於ける乗合自動車が過剰なることを依り命令を以て其の道路の乗合自動車を制限することを得ること、な

り。其の制限に付きては或は全く乗合自動車の交通を禁止し又は時刻を限りて之を禁止し若くは運轉回數を制限し、又數人の企業者あるときは其の何れの企業者に付き制限又は禁止を爲すべきかを定むることを得しむる等從來の英國立法に比しては重大なる権限を附與した(第七條)而して是等の権限は道路局に屬することとなつたつまり單純なる警察許可の制度にては道路交通の實際に應ずることが出來なくなつたので特許に近き制度としたのである。英國道路交通法案も同一の根本趣旨から特に乗合自動車に關する規定を設けてゐる。

二、獨乙に於ても從來は只警察取締に服してゐたるのみであつた。即ち營業法第七十六條により道路上の營業として地方警察の免許を受くることとなり居たるも單なる路上の營業として道路の一般使用的取締を以て臨むは到底事情に合致せざるを以て一九二五年八月動力車路線法を制定した。同法は市町村の區域を超ゆる乗合自動車の營業を開始するには各支分國主務大臣の定むる所に依り許可を受くることを要すこ爲し(第一項)其の許可是企業が公益に反せざるこきに限り之を與ふることを得定む(第二條)同一路線に不經濟なる併行企業を認むるが如きも公益に反するものと定めらる(動力車路線法普魯)  
(西施行令第五條)

三、米國に於ける立法は各州異なるも大體の傾向は公共利用委員に依りて特許を受くるを要するものとせらる。  
(ユタ州公共利  
用委員會法)

右に述ぶる實例に依りて見れば今日の大勢は乗合自動車の營業を以て道路の一般使用なりとし。單に警察制限に服せしむるを以て足らずとして特許の實質を有する取扱を爲すに至りたること明

かである。

斯くの如き取扱を爲すに至れる所以は乗合自動車の車體の増大、臺數、運轉回數の増加、座席數の増加等の原因に依り一般人の道路の自由使用として之を認むるを得ざるに至りたる。公共企業の保護助成並に監督の必要上一般人の自由に放任することを得ざるに至りたる。各種の理由存するこそなれども、何れにしても乗合自動車經營に依る道路使用が一般使用にあらずして特別使用となることを明かに信ず。

乗合自動車の交通の如く除々に發達し來りたるものに付きては其が道路の一般使用なるや特別使用なるやを識別すること稍々困難である。然るに無軌條電車の如く新に發生せる交通に付ては之が特別使用なることを認識すること容易である。無軌條電車と乗合自動車との差は電柱の建設を要するや否やの點にあるのみにして車輛運轉の道路使用の關係は殆んど全く同一である迄に乗合自動車は發達した。一が特別使用であり、他が一般使用であるべき理由はないのである。

要之、道路の特別使用を以て技術的見解に基き道路の實體に工事を施すもの其他の形態的獨占を爲すものに限ること爲すことは乗合自動車の經營が特別使用に非ざること論理の當然なれども、一般使用とは社會の各人が性質上同等の使用を爲し得る限度の使用と解すべきは、道路の本質上疑なき所なるを以て一般人に許されざる獨占的なる使用は之を特別使用と認めざるべからず、其の獨占性が技術的のものたる。社會的經濟的理由に基く法律上のものたるとは之を問はざるものである。以上述たる所に依り乗合自動車の道路使用の關係は特別使用であると云ふのである。