



自動車交通事業法案を評し

其の一部の修正を望む

小島 效

○
道路と其の上を使用する自動車とを如何に調和して行政するかは、随分六ヶ敷ことであつて従來から屢論争された問題である、道路の施設は路上交通物體を目標とすべきは當然であるが、又一面其の路上の交通を運送業の見地から特別に規律するのも亦一つの方法である。前者の論者は運送業と否とを問はず路上交通の一切を道路行政の支配に屬せしむることを主張し、後者の論者は路上の交通が自由なる點に鑑み其の運送業のみを一つの働きとして獨立に規律すべきことを主張

して互に相譲らない、之が歸決は又官廳の權限爭議とも爲るのであつて、前内閣時代に内務省の田中好事務官が望月遞相の發した自動車運送營業に關する訓令を違法呼はりして譴責の厄に遭つたのも矢張り此論争に胚胎するのである。筆者は茲に兩論の是否を論ずるのではないが、曩に内務省は自動車専用道路法案を提出し、鐵道省は自動車事業法案を提出し、爲に兩者は如何なる程度に調和さるるかを疑視した、然るに兩者は法制局に於て調和統一され今回自動車交通事業法案と言ふ名を附して議會に提出さるゝに至つたのは寔に慶賀すべきである。

○

法案に於ては運輸事業と道路とに關する法規を全然別章に收め、一般交通の用に供する爲路線を定め定期に自動車を運出して旅客又は物品を運送する事業を自動車運輸事業と稱し、専ら自動車の一般交通の用に供する道路を自動車道と稱して、道路と其の上に行はるゝ運輸事業とを區別してゐる。此ことは從來の行き懸り上將來に起り得べき紛争の種を芟除することに於て筆者の賛成するところである。然るに第十七條に於て自動車運輸事業者が其の事業用自動車の専用に供する通路を専用自動車道と謂ふ、と規定し。

自動車運輸に關する章の第六條に於ては専用自動車道を開設して自動車運輸事業を經營する場合には主務大臣の免許を受くべきことを定めてゐる。詰り自動車道路の外に自動車専用通路の制度を認め、専用通路は自動車運輸事業を經營する者の専用に使ふ。換言すれば、自動車運輸事業の一形態として道路にも非ざる通路の制度を認めたのであつて、筆者の頗る奇怪に堪えない點である。蓋し自動車の通行する土地の施設と其の上に行はるゝ自動車交通乃至運輸とを區別する爲に態々別章としながら又夫れを混合して通路の制度を設けたのは立法の思想に於て矛盾を藏するからである。

自動車運輸事業の常態は一般公衆の用に供する道路を使用するに在つて、又夫れが自動車運輸事業の經濟上の一大特質である。従つて特別の事情なき限りは通路と言つたやうな特別施設を必要とするものでは無いにも拘はらず、常態として通路の制度を認むる如きは折角自動車道路を設定した趣旨を没却することゝ爲る。假に一步を譲つて通路を必要とする場合を考察しても、自動車は常に普通道路に在つて戸口の運送に従事してゐるのであるから普通道路に接して通路を設けたとしても、夫れは特定の運輸事業者だけの使用に止めないで、夫れの使用を希望する他の自動車にも亦使用せしむるのが、獨り經濟上のみならず交通上からしても得策である。従つて此考察に依つて其の通路を他人に使用せしむるときは、所謂自動車道と爲つて通路制度を設くる必要が無いことに爲るのである。又米國に於て計畫されてゐるやうに既存の鐵道線路を撤回して、其の上に乗合自動車等の自動車運輸事業を經營するものがあると假定しても、夫等の者は自己の營業に影響しない程度に於て、他の自動車を通行せしめ夫れより使用料金を徴收することは經濟的企業經營の上から當然要求さるゝものであつて、自己専用の通路などは想像することが出来ないものである。萬一企業經濟の見地を離れて經營する者があるとしても、夫等に對しては交通統制の見地からして他人の使用を是認せしむるのが當然である。筆者は以上述べた理由で、法案の規定から自動車運輸事業者が其の事業用自動車の専用に供する所謂専用自動車道の制度を削除せむ事を要求する。

○

法案は路線を定め定期に自動車を運行して旅客貨物を運送する所謂自動車運輸事業を規律せむとするばかりでなく、更に進んで自動車運輸事業以外の自動車に依る運送事業も規律するのである（第十六條）如何なる運送事業を規律するのか命令の内容が判らないが、所謂圓タク又は夫れに類似する自動車を規律せむとするのでは無からうか、若し筆者の推測す

るところと同じであるとするれば吾々は其の非を責めなければならぬ。

自動車運輸事業者が常に國家に要求してゐる制度は、所謂一路線一營業主義の實行である、即ち知事が運輸事業を免許するに就ては一路線には必ず一事業者だけに營業を許し他の事業者の介入を排斥して呉れ、所謂一事業者の獨占にして呉れと言ふのである。資本家的事業經營の見地からすれば或は當然な要求かも知らない、併し筆者の見地からすれば、夫れは不當の要求であると考へる。蓋し道路は一般公衆が自由に交通の爲に使用すべく施設されたものであつて、自動車運送事業者であらうと圓タクであらうと問ふべきものでない、従つて一事業者の交通獨占を認めることは道路本來の性質に反することに爲るのである。法案も筆者等と同一の思想を以て立案されたのであらう。各法條を通觀しても一路線一營業主義と言ふやうな規定を見受けることが出来ない、加之國に於て自動車運輸事業を經營する場合に於て、既存の自動車運輸業者があつて夫等の者が國營運輸事業の爲に事實上の損失を蒙つても何等の補償をしないこととしてゐる(第三十七條)是等の趣旨からすれば筆者の所論に合致してゐて、頗る満足する所である。

然るにも拘はらず一方に於ては自動車運輸業者の要求に聽き、圓タク又は夫れに類似する自動車業者の規律を目的とし、所謂自動車運輸業者を保護せむとしてゐるのは資本家の爲に所謂弱者の手を振むとする思想であつて斷じて許すことが出来ないのである。蓋し道路上に於ける運送は、常に小資本を以て經營することが出来るものであつて、之が爲に多數の同業者の在ることは當然である、又交通用具は可動性を有するから經營者の思ふが儘に運送業を經營することが出来るのであつて、之が道路運送業の特質であり道路經營者の希望する所である。従つて道路運送は自由競争に在るを原則とするに拘はらず、之を抑制するが爲の規律は道路の本質に悖るからである、立法者が所謂自由競争の見地に於て一路線一營業主

義を排し、國營の場合に損失を蒙つた自動車運輸業者に對しても損失を補償しない主義を採る以上は、何の理由と必要とに根據して圓タク類似の事業を規律するのかを怪むのである。故に筆者は圓タク類似事業の規律に關する法條(第十六條)の削除を要求して已まない。

○
道路運送は以上述べたやうに輕易簡便に行はるゝものであつて、假令國家が其の事業に干渉して之を規律する場合に於ても亦之を輕易簡便に措置する方法を採ることが必要である。然るに法案は是等の事業に對し主務大臣の免許主義を採つて著しく中央集權主義を採つた、成る程現在地方に於ける自動車運輸事業の免許は其の何れもが公平に行はれては居ない、内閣が交迭する度に地方長官も更迭され、其の度毎に免許されたり免許が取消されたりする事例は尠くないのである、此弊を矯るが爲に現在制度を變更して中央に集中せむとするのも亦一つの方法であらうが、然らば之を中央に移して果たして公平を期すると言ふことが出来るであらうか、筆者は頗る夫れを疑ふのである。蓋し比較的眞面目であると言はれた憲政會内閣時代に於ても、彼の忌むべき鐵道疑獄を惹起したことに想倒するときは寧ろ夫れを裏切るのでは無からうか。

往時内務省に於て、本法案と同一法案を立て地方長官會議に諮問されたことがあつたが、事業の性質上地方に委すのが當然であつて中央に集中するのは著しく地方分權主義に反すると言ふので否決されたと言ふことを耳にしてゐる。固より現内閣は前内閣と違つて餘り地方分權のことを強調しないから、其の主義に反しないかも知れないが、自己が信じて地方に配置した長官の信するに足らないことを物語る遺り方と言つて可い。法案も亦筆者と同一の考察をしたのであらうか、本法に規定する主務大臣の職權の一部は之を地方長官に委任することを得る旨を規定してゐる(第三十五條)併し道路運

送の性質に鑑み之を統制するの必要からしても之を中央に集中するの必要が無いのである。従つて筆者は法案の趣旨を轉倒し、交通統制上必要あるものに限つて主務大臣の免許を受けしめ、然らざるものは總て地方長官の免許を受けしむることと修正することを要求するのである。

○
次は自動車道のことであるが、自動車道は専ら自動車の一般交通の用に供する道路であることを明記し、從來より動もすれば鐵道や軌道と同じやうに誤解され易かつた點を明瞭にしたことは頗る満足するのである。併し之を内務省が當初立案した自動車専用道路法案に對照してみると、二つの點が變つてゐる、夫れの一つは原案に於ては自動車道の工事の施行に於て主務大臣が許可した場合に其の工事に關連して道路の占用又は道路の工事を必要とし、又は河川法や砂防法の許可を必要とするときに、自動車道の工事施行の許可に依つて道路法河川法砂防法の許可を受けたものと看做してゐたが、本法案に於ては其の特典を削除して何等規定してゐない、従つて自動車道の工事に於ては假令主務大臣が認可したものと雖其の實行に方つては更に道路法河川法砂防法の許可認可を要するものは其の手續を履行せなければならぬことゝ爲つて、事務簡捷の見地から規定された便法に浴することが出来なくなつた、固より是等は手續に關する規定で餘り論議する問題ではないが、最も重要なことは、自動車道路を公共團體が強制買収する制度を否認してゐることである。

内務省の原案に依ると、公共團體が公益上の必要に因つて自動車道路の全部又は一部及其の附屬物件を買収せむとするときは自動車道路の經營者はそれを拒むことが出来ないことを規定してあつたが、本法案に於ては其の制度を認めてゐない、併しながら一般自動車を通行せしむるやうな施設は公共性を有するものであつて、公共事業と爲すべきものである、

常に交通政策論に於て交通機關公營論が世の定論と爲つてゐるのも矢張り夫れに依るのであつて、公營の適性を有する各種の事業法規は何れも其のことを規定しないものは無い、然るに自動車道路の私人經營制度を認めながら、公共團體が其の私人の經營を不得策なりとして團體一般住民の爲に買収せむとしても、夫れを強要することが出来ないのは立法の不用意と言はねばならぬ、或は公共團體に此の如き有償道路の經營を認むるときは、現行道路法が無償で一般交通の用に供してゐる道路の費用を公共團體に負擔せしむる制度を紊し、公共團體は一般道路の開設を避けて自動車道路のみを經營するであらうと、言ふ議論も無いではない、併しながら公共團體に一般道路の費用を負擔せしむるのは、其の道路に於ける交通物體が自動車道に於ける夫れと異つて一般のものであるが故に公共團體一般収入の支辨に屬せしめてゐるのである。假令自動車のみ通行する自動車道路を公共團體に經營せしめても、夫れに要する費用は負擔の公平を期する點からして公共團體の一般財源の支辨に依らすべきでない、従つて公共團體の道路費用負擔に關する現行道路法と何等關係のないことである。百歩を譲つて公共團體が有償道路を亂設し道路法に於て命ずる道路費用負擔の義務を免るゝ恐ありと言ふならば本法案に於ては當然に公共團體に對しては自動車道路を免許せざる旨を明定すべきであるにも拘はらず、公共團體と雖免許を受くることに依りて自動車道事業を經營すべき途を開きたる本法案に對し尙反對論を主張するが如きは無意義の論である、況んや免許權を主務大臣の手に收むる本法案に於ては論者の憂は毫末も無い筈であつて、強制買収の制度を否認するの理由とは爲らないのである、筆者は叙上の理由に依つて強制買収制度を採用することを要求する。

本法案に對しては尙多く批評すべき點がある、併し夫等は後日に譲り、今や帝國議會に於て審議されてゐるから、重要な改正事項に付て所論した、叙上の見解に従つて上下兩院の識者が修正せむことを切望して已まない。(二月二十八日記)