



## 自動車交通事業法に就いて〔一〕

江口巳年

自動車交通事業法案は第五十九議會の半も過ぐる二月の下旬、漸く衆議院に上提され直ちに委員付託となつたが審理遅々として進まず、三月中旬貴族院に移されてからも一部委員の反對を受け、其の通過は甚だ惧まれたものであつた。偶々濱口前首相の登院をきっかけに漸く各種議案審理速進の氣運に向ひ、三月二十五日衆議院は貴族院より回付された修正案を他の數十件の議案と共に一瀉千里の勢を以て可決して仕舞つた。原案としては未だ推敵を重ねべき點

が無いでもなかつたが當然生るべくして生れなかつた法律である。自動車運輸事業竝に自動車道事業の準據法が成立したことは事業者のみならず、案の成立に努力した人々にとつて誠に喜ばしい次第と云はねばならぬ。

自動車事業竝に自動車専用道路に關する法規を法律化せんとする運動が起つてから、今日此の法案が生れ出づる迄には實に五箇年の長歲月を要してゐる。難産の原因が官廳間の權限争ひに在つた事は恐らく周知の事實と思ふ。先づ、

自動車事業に就き此れが取締は道路行政の主管廳たる内務省に屬すべきものなりや、或は運送行政を主管する逓信省に屬すべきものなりやの問題が、内務官吏の懲戒を屠して迄論争された。この問題は結局逓信省の權限と決定されて落着したが、其の後陸運行政が鐵道省に移管されて後、更に自動車専用道路に關する主管廳如何の問題が内務、鐵道兩省間の争議の種となつた、一帯の土地の上を自動車のみが交通すると云ふ事象を捉へて、内務省は之を道路の特別施設なりと見るに對し、鐵道省は之を交通機關の一設備なりと考へた。即ち、前者は道路の本質に立脚して規律せんとするに反し、後者は鐵道軌道と同じく陸運機關統制の便宜を論據として自己の手に收めやうとしたのである。この問題を理論的に解決することは甚だ至難なことに屬する。然も見地を異にする二つの議論は遂に其の一致する所を知らない。昭和二年七月、行政制度審議會幹事會はこの問題を純理の争に放任することなく、一應形式的解釋を下して内務鐵道兩省間の權限分配を敢行した。この決定に基き鐵道

省は自動車事業法案を起草して事業用自動車の專用に供するものを自動車事業専用通路と稱し之を合して規定したに對し、内務省は一般自動車の交通の用に供するものを對象として自動車専用道路法案を起草し、共に今議會に提出すべく法制局の審理に委ねた。この二法案は理論上は別途に進行し得べき性質のものである。然るに、兩省共に特別な財團抵當制度を採用し司法省の助力を仰いだ結果、内容に於て全く同一字句の數箇條を包含することとなり而も、通俗には全く同一に看らるべき自動車道に關する規定が兩法案に跨つて國家の意志としては全く不體裁な跛行的法律とならうとした爲、法制局の斡旋と兩省の歩み寄りとに依つて議會に於ける審議未了を憾みながらも夜を日に次いで融合案作成の努力が試みられた。かくて、二月二十四日の黎明、自動車交通事業法の名の下に第一章自動車運輸事業、第二章自動車道及自動車道事業、第三章共通規定、第四章自動車交通事業抵當、第五章罰則、尙附則に於て税法を改正し、總括五十七箇條よりなる大法案が作成された。然し、

内容に於ては抵當を除く外新機軸と目すべきもの殆どなく、従來地方長官の取扱つてゐた事項を國に集中し其の爲の手續規定を羅列した程度に止まる。附屬命令が完備した上、遅くとも本年内には施行さるゝことゝなるであらう。

以下、條文を追ひ乍ら解釋を研究することにしよう。但し各省持寄りの混合法である爲専門以外の點は自然簡潔に失するであらうことを豫めお斷りして置く。

## 第一章 自動車運輸事業

**第一條** 本法ニ於テ自動車運輸事業トハ一般交通ノ用ニ供スル爲路線ヲ定メ定期ニ自動車ヲ運行シテ旅客又ハ物品ヲ運送スル事業ヲ謂フ

先づ、本法の適用を受くべき自動車運輸事業の意義を明確にした。

従來、自動車取締令に於ては單に一定の路線に據るや否やを以て茲に所謂自動車運輸事業と然らざるものとの區別の標準としてゐたが（自動車取締令第十二條）鐵道軌道と比肩すべき一定の公共事業の觀念としては未だ充分でない

ものがある爲、定期の二字を加へ、更に一般交通の用に供する爲旅客又は物品を運送する事業と規定したのである。

即ち運送を主眼とせず一般交通を重點として自動車の運行は單に之が手段たるが如き規定の體裁を取つた所に苦心の跡がある。定期とは必ずしも定刻でなく又毎日でもない。花見時節に限り乗合をやると云ふのも他の條件に合致すれば自動車運輸事業となる。本法の適用を受くる運輸事業は現在に於ては乗合自動車が其の大部分を占むるが、長距離運輸自動車、廻遊自動車、定期貨物自動車等も亦之に屬する。

**第二條** 自動事運輸事業ノ路線ハ一般ノ道路、自動車道又ハ一般通行ノ用ニ供スル通路ニ依ルベシ

本條は前條に規定する路線を説明したものである。一般の道路とは道路法上の道路のみならず都市計畫法上の道路その他の公道私道を包含する。特に一般のを冠らしたのは道路法上の道路に限定せざる意味を表示すると共に、次の自動車道中一般自動車道は其の機能道路に該當すべきも

のであるから此の點を顧慮したに過ぎない。自動車道とは第十七條に規定する専用自動車道及一般自動車道を意味する。

既に開設された一般自動車道に依るも、又之から自動車道を開設して之に依らんとするも任意である。次に一般通行の用に供する通路とあるがこの字句は甚だ奇異曖昧である。土地の権利者が其の土地を一般交通の設備として供用する以上は道路（公道又は私道）に外ならぬから特に之を規定する必要を認めない。若し、管理者は一般交通の設備として供用するものでないが、事實上一般の通行する土地

（例へば練兵場の廣場又は學校内の通用路）を謂ふものならば之は道路でないから或は通路と稱するを妨げぬ。併し斯くの如きものを將して自動車運輸事業の路線として依らしむることを得るや又、之に依らしむる必要ありや、甚だ疑問無きを得ない。交通の設備として一般に供用せしむる土地でないものを管理者が承認する筈がなく、承認を得ざるものを免許するも之が供用を強ふることを得ざる故に本來の使用と衝突する時管理者は何時交通を拒絶するやも計

り知れぬ。この事業は最初より第十四條第四項に該當することとなるであらう。

要するに本條は自動車運輸事業の自動車が如何なる所を運行するものなりやを規定せんとした極めて無意義な冗文であるのみならず文句適當でない爲却つて混亂を來す結果となつて仕舞つたのである。鐵道省の自動車事業法原案が専用通路の字句を抽出する爲に用ひた前文を其の儘不用意に踏襲したものとしか思えない。

第三條 主務大臣ハ命令ヲ以テ自動車運輸事業ニ付路線ニ應ジテ

使用スベキ自動車ノ輛數其ノ他事業ノ基準ヲ定ムルコトヲ得

本條は自動車運輸事業をして交通機關としての機能を完からしむる爲、路線の長短、其の交通狀況及運行回數に應じて備付くべき輛數及豫備車其の他運行道路の幅員、鋪裝の有無、勾配、屈曲等に依り自動車の大きさ、性能、走行命數、收用人員、積載量等必要な命令を定めんとするのである。但し、地方の情況、交通量の如何に依り此の基準に依らざるものを認むることあるべきである。本來命令を以

て規定し得べき事項に屬するが故に本條も亦注意規定に止る。

本條其の他本法附屬命令の制定により、自動車及之が運轉を危険視した大正八年内務省令自動車取締令は時代の要求も伴ひ部分的の改廢は免かれぬであらう。併し兩者は自ら其の分野を異にし一は營業運輸の監督統制を主眼とするに對し他は交通保安の危険防止を目的とする。従つて、運轉手の資格、車體の検査等に關する限りに於ては取締令は尙存置の餘地あるものと認められる。

本法中屢々用ひらるゝ主務大臣は時に鐵道大臣たることあり又内務大臣を含むことあり、各條章に付き施行令を以て明にされるであらう。

**第四條** 自動車運輸事業ヲ經營セントスル者ハ命令ノ定ムル所ニ依リ運賃其ノ他ニ關スル事業計畫ヲ定メ主務大臣ノ免許ヲ受ク  
 ベン

主務大臣ハ前項ノ免許ヲ爲スニ當リ命令ノ定ムル所ニ依リ其ノ有効期間ヲ指定スルコトヲ得

從來は自動車取締令に依り所謂自動車運輸事業は地方長

官之を免許し單に訓令を以て、一、路線ノ總哩程二十哩以上ノモノ 二、府縣廳所在地（近郊地ヲ含ム）又ハ市制施行地（近郊地ヲ含ム）相互間ヲ連絡スルモノ 三、東京市京都市、大阪市、横濱市、神戸市、名古屋市内ニ於テ營業スルモノ 四、鐵道軌道其ノ他一定ノ路線ニ據ル交通機關トノ競争線ト目スベキモノ、に限り主務大臣に稟伺せしむるに過ぎなかつたものを本法に依り悉く主務大臣の免許に係らしめたのである。即ち、從來は主として交通保全の危険防止を目的として取締つたものを今後は、公衆の日常生活に密接なる關係を有する交通機關として交通行政上の見地より之を統制せんとするのである。之が取扱の變更には適格な純理論の根據がある譯ではない、比較衡量に基く政策として國家に集權したに過ぎぬのである。併しこの結果法律上免許の性質が甚だ異なつたものになつた。即ち、從來に於ては免許は其の性質警察許可に屬し唯一定の狀態に於て之を爲すことを禁止せられたるものを特定の場合に解除し自動車に依る運輸行為を事實上爲し得る狀態に復歸せ

しむるものであつて、權利を設定せず單に權能を取得せしむるに過ぎなかつたのである。然るに今後に於ては自動車運輸事業は自然の自由に復歸せらるゝを以て充分とせず本法の免許に依り之を爲すの力を與へらるゝことを要する事としたのである。従つて事業者は之に依つて權利を設定され事業を爲し得ることを主張し得ることとなる。この權利は自動車運輸事業經營權なる公權である。

免許を受けんとする者は命令の定むる所に依り運賃其他の事業計畫を定め地方廳を經由して主務大臣に申請することを要する。命令を以て定むべき申請事項は施行令に依つて規定される。營業の種別及營業路線の表示、運轉系統運轉時刻、運賃料金、運轉期間、車庫、道路及通路の狀況（専用自動車道を開設する時は其の概要）興業費、定期貨物自動車に在りては集貨配貨の區域等。自動車運輸事業は通常容易に事業を開始し得べきものであるから地方鐵道、軌道の如く此等の事項に付き各別に手續を履ましむる事なく免許の際一括して處分するのである。出願者數人ある場

合に於ても先願後願は免許の絶對的標準とはならない。

第二項には免許の有効期間に關する規定があるが有効期間の指定は行政處分の附款として免許の際自由に之を爲し得るものであるから、單に其の期間算定の標準を命令に譲る趣旨の規定である。免許の際有効期間が指定されなければ權利は永久に設定され後に至つて期間を指定することは出来ない。期間満了すれば免許は當然其の效力を失ふ。自動車運輸事業は専用自動車道を開設する場合の外は通常固定的設備を要すること尠く此の點に於て地方鐵道軌道と稍趣を異にするが故に免許の有効期間は比較的短少、五年乃至十年位の間に於て適宜之を定め地方交通狀況の變遷に順應し得る様になるであらう。

**第五條** 主務大臣ハ自動車運輸事業者ガ免許ノ有効期間満了後仍引續キ其ノ事業ヲ經營センコトヲ申請シタルトキハ當該路線ニ依ル自動車運輸事業ノ不必要其ノ他特別ノ事由ナキ限り期間更新ノ免許ヲ爲スベシ

前條第二項の規定に依り指定されたる期間が満了するも其の路線に依る自動車運輸事業を必要とする限りは當該事

業者をして優先的に繼續營業せしむべきことを明定し以て事業經營の不安を一掃したのである。茲に其の他特別の事由とは、事業の規模が第三條の基準に適合せざる時或は第十四條に規定する事項に該當するが如き場合を指す。期間更新の免許は免許の一態様であるが新免許ではない單に附款が變更さるゝに過ぎぬのである。

申請手續及其の時期は施行令に於て規定される。

**第六條** 自動車運輸事業經營ノ免許ヲ受ケタル者ハ主務大臣ノ指定スル期間内ニ運輸開始ノ認可ヲ申請スベシ

第十七條第一項ノ専用自動車道ヲ開設シテ自動車運輸事業ヲ經營スル場合ニ在リテハ工事方法ヲ定メ前項ノ認可申請前主務大臣ノ指定スル期間内ニ工事施行ノ認可ヲ申請スベシ

天災其ノ他已ムテ得ザル事由ニ因リ前二項ノ期間内ニ認可ヲ申請スルコト能ハザルトキハ申請ニ因リ主務大臣ハ期間ヲ伸長スルコトヲ得

運輸開始の認可申請期間は事業の内容に應じ適當に之を指定する。通常は免許と同時に指定されるであらうが必ずしも之と同時なるを要しない。申請ある時は検査の上認可すべきや否やを決定する。(第十五條参照)

専用自動車道を開設して自動車運輸事業を經營せんとする場合も免許は自動車運輸事業に一括され専用自動車道の開設に關する特別の免許を必要とせぬ。唯、之が免許は道路交通に影響する所至大であるから鐵道大臣は道路行政を主管する内務大臣に對し合議すべきである。此の種事業者が免許を申請するに當つては専用自動車道の概要を記載することを要することゝなるが(第四條說明)具體的な工事設計に就ては主務大臣の指定する期間内に工事施行の認可を申請せねばならない。この指定も亦免許と同時に必要とせぬ。法文には「前項の認可申請前」とあるがこの字句の意義は明確を缺く。専用自動車道を開設する自動車運輸事業の免許の場合には先づ工事施行の認可申請期間のみを指定しこの申請に基く認可を爲すに當り初めて工事の難易、規模の大小等に依り運輸開始の認可申請期間を指定するを理論上正當とするからこの字句は或は不要なのではあるまいか。解釋と運用とにより充分所期の効果を收め得ることと思ふ。殊に第十五條第三號は兩者を同列に規定してゐる

運輸開始の認可申請期間又は工事施行の認可申請期間を懈怠する時は免許は當然失效する。天災事變其の他已むを得ざる重大な事由に因り宥恕すべきものと認めらるゝ場合は、其の期間内に爲したる申請に因り主務大臣は期間を伸長する。全部たると一部たるとを問はない。(第十五條参照)

**第七條** 自動車運輸事業者事業計畫又ハ専用自動車道ノ工事方法ヲ變更セントスルトキハ主務大臣ノ認可ヲ受クベシ

第四條により免許を受けたる事業計畫及前條第二項に依り認可を受けたる専用自動車道の工事方法を變更せんとするときは認可を受くることを要する。(第五十二條第一號参照) 公共事業の内容設備を任意に變更することを禁ずる趣旨の規定である。

**第八條** 自動車運輸事業ノ自動車ハ命令ノ定ムル所ニ依リ登録ヲ受クルコトヲ要ス

自動車運輸事業に使用せらるゝ自動車は特別の公共性を有する爲、一般自動車に關する検査に依るの外事業監督上の必要に基く事項を登録せしめ其の同一性を確保すると共

に監督を充分にするの必要に基く。登録に關する事項は命令を以て之を定め登録事務は地方廳をして行はしめる方針である。

登録事項は車輛の機關番號、製作番號、路線の附屬等为主とし登録したる自動車には登録證明書を掲出せしめる。

**第九條** 自動車運輸事業ノ運輸、設備及會計ニ關スル規定ハ命令ヲ以テ之ヲ定ム

特に法律に依ることを要する事項はない爲凡て命令に委ね、軌道運輸規程、軌道建設規程、地方鐵道會計規程等の例に倣ふ。尙商法の規定が適用されることは言ふ迄もない。又専用自動車道を開設するものに付ては第二十四條の命令に準ぜしめる。

**第十條** 主務大臣ハ公益上必要アリト認ムルトキハ自動車運輸事業者ニ對シ左ニ掲グル事項ヲ命ズルコトヲ得

- 一 運賃其ノ他ニ關スル事業計畫又ハ専用自動車道ノ工事方法ヲ變更セシムルコト
- 二 路線ヲ延長又ハ變更セシムルコト但シ専用自動車道ノ延長及變更ハ此ノ限ニ在ラズ
- 三 他ノ運送事業者ト連絡運輸ヲ爲サシムルコト



四 全部又ハ一部ノ路線ヲ共通ニスル數人ノ自動車運輸事業者アル場合ニ共同經營ヲ爲サシムルコト

五 旅客又ハ物品ノ運送ニ關スル損害ニ付保險ニ付セシムルコト

六 前各號ノ外事業ノ改善ヲ爲サシムルコト

前項第三號及第四號ノ場合ニ於テ其ノ實施方法又ハ各事業者ノ取得シ若ハ負擔スベキ金額ニ付協議ハザルトキハ申請ニ因リ主務大臣之ヲ裁定ス

本條は公益上必要ある場合に於ける自動車運輸事業の改善命令に關する規定である。

第一號 申請ありたる際之を變更して認可することあり或は監督官廳進んで之が變更を命ずることあり時期を問はない。第四條第一項、第六條第二項及第七條参照。

第二號 特別の設備を要せずして容易に利用者之の便宜を計り得る場合に限る趣旨の規定であるが、短小區間の専用自動車道の延長又は變更は交通機關としての效用並にその統制上之を命じ得る餘地を存して置く方が適當ではなかつたかと思ふ。單に工事費其の他の關係のみより言へば前號の工事方法の變更及本號但書の延長又は變更は大

差なき場合があり得るからである。濫用を恐るゝ結果却て窮屈な規定となつたが、併し實際の取扱としては本號但書の制限も前號の名による命令を以て大に緩和さるゝこととなるであらう。

路線の短縮は免許の一部取消として取扱はれる。

第三號 茲に運送事業者とは自動車運輸事業者は勿論、鐵道、軌道、船舶業者等凡てを指稱する。目的が利用者之の便宜と交通機關としての機能發揮に在ることは言ふ迄もない。他省の主管に屬する運送事業者との連絡運輸の場合に於ける手續は施行令を以て規定される。

第四號 現在の自動車運輸事業の狀況に鑑み特に此の必要あるものと認めらる。本法に於ても一路線一營業主義に依らぬ結果必然路線を共通にする數個の事業者が生じ其の間競争の生ずることは避け難い。利用者之の便宜もさること乍ら事業者自身も亦之を保護しなければならぬ。無益な競争はこの種公共事業の發達を阻害するのみならず所謂共倒れの結果を將來し却て公益を硬塞する。利用

者と事業者と相方の利益を較量する時本號の共同經營等は最も適當な方法である。併しこの共同經營は單に上述の見地に基く共同經營たるに止り、事業の内容に立入つて會社を合併せしめ或は企業合同迄を強要する趣旨ではない。従つて路線の一部を共通にする場合に於ては其部分のみに於ける共同經營を命ずることも亦可能である。

第五號 自動車運輸事業は道路交通輻輳の結果甚だ危険を伴ひ易きに係らず他の運送事業に比し資本は概ね僅少な爲、利用者が之に依つて損害を受けるもその補償の引當は頗る小さい。特に本號の規定を設けた所以である。保險の範圍は自動車に依りて運送せらるゝ旅客又は物品に關する損害賠償責任に限り廣く第三者に對する責任に迄は及ばぬ。現在に於てこの種の保險を取扱ふ保險會社は一、二を數ふるのみであるが自動車の發達に伴ひ今後益々増加せんとする傾向にある。

第六號 前各號の外公益上必要ありと認むるときは事業の改善を爲さしめることが出来る。

第三號及第四號の場合に於て其の實施方法又は各事業者が收得し若は負擔すべき金額に付ては事業者間の協議に依らしめ協議調はざるときは關係主務大臣之を裁定する。本項には第三十一條第三項の如き「關係」の文字がないが連絡運輸の場合には鐵道大臣のみならず内務大臣、遞信大臣等も亦之に關與すべき場合を生ずる。連絡運輸又は共同經營其の他に依り時に甚だしき獨占的弊害を生ずることなしとしなが、この場合は第六號及一般監督に依り部分的に之を緩和し得るに過ぎない。又一事業者の事業廢止、有效期間の滿了等に依り事實上右の第三號又は第四號の結果が解除される場合がある。この場合に於ける各事業者の收得負擔金額に關する争ひには主務大臣は關與しない。協議調はざる時は結局通常裁判所に出訴することゝならう。

第十一條 免許、許可又ハ認可ニハ條件ヲ附スルコトヲ得

前項ノ條件ハ公益上必要アルトキハ之ヲ變更スルコトヲ得

前條第二項ノ規定ハ第一項ノ條件ニ於テ他ノ運送事業者ヨリ事業ノ讓渡又ハ共同經營、會社ノ合併等ヲ求メタルトキハ之ニ應ズベキコトヲ命ジタル場合ニ於ケル實施方法及收得又ハ負擔金

額ニ之ヲ準用ス

明文なくとも公益を達する所以と認めらるゝ場合には免許、許可、認可に條件を附するは違法でない。本條は特に之を明定したに過ぎない。條件の内容としては前條第一號各號に規定する事項も亦之に含まれる。唯其れ等の事項の命令はその時期を問はざるが故に免許、許可、認可の際には前條第一項に該當せざるものを條件として附加すれば足る。此條件は公益上必要あるときは變更することが出来る。

右の條件を以て、他の運送事業者より事業の譲渡、譲受又は共同經營、會社の合併、企業合同、事業の全部又は一部の廢止等を求められたる時は之に應ずべきことを命ずることが出来る旨が第三項に規定された。實質は頗る重大である。特に明文を要する所以であらう。従つて、右の事項の要求を自ら發動すべきことを條件として命ずることは他の運送事業者の權利に重大なる關係を及ぼすが故に不可能である。唯、自動車運輸事業相互間の共同經營のみが前條第四號の規定に依つて可能なるに過ぎない。即ち本項の規

定は免許又は許可を受くる自動車運輸事業者を拘束するのみであつて之が相手方となるべき運送事業者はその條件に於て指定されても之に對しては何等の影響を及ぼすものでない。他の運送事業者が右の要求をなしたる場合に於ける實施方法及收得又は負擔金額に付ては前條第二項の規定が準用される。

本條第三項の條件は免許、許可、認可の總ての場合に及ぶが如く見ゆるがこの點甚だ明確を缺く、免許（第五條の場合を含む）、又は第十三條第一項及第二項の許可の如く事業の全般的運命が之に係る場合に限るべきであらう。

**第十二條** 自動車運輸事業ハ主務大臣ノ許可ヲ受クルニ非ザレバ其ノ事業ノ全部又ハ一部ヲ休止シ又ハ廢止スルコトヲ得ズ

公共事業たるの性質に鑑み任意に休止又は廢止することを禁じ事業繼續の義務あることを明にした規定である。特殊の事情ある場合に於ても主務大臣の許可を受けなければならぬ。現實に許可あることを要し申請のみでは足りぬ併し外的の原因に基く事實上の營業不能は之を問はない。

(第十五條第六號參照)

第十三條 自動車運輸事業ノ讓渡ハ主務大臣ノ許可ヲ受クルニ非

ザレバ其ノ效力ヲ生ゼズ

會社ノ合併ニ因ル自動車運輸事業ノ承繼ニ付テハ合併前主務大臣ノ許可ヲ受クベシ

自動車運輸事業者死亡シタルトキハ相續人ハ其ノ事業ヲ承繼ス

自動車運輸事業ヲ營ム會社ノ解散ノ決議又ハ總社員ノ同意ハ主

務大臣ノ認可ヲ受クルニ非ザレバ其ノ效力ヲ生ゼズ

自動車運輸事業ノ移轉其ノ他に關する規定である。

讓渡 茲に自動車運輸事業とは免許に因りて生ずる權利義務を包括した觀念であつて其の事業を爲すに要する自動車

車、専用自動車道其の他附屬物件の存在を必ずしもその

前提とせぬ。免許後直ちに經營權を讓渡する所謂權利賣

買も亦自動車運輸事業の讓渡である。自動車運輸事業は

其の設備の如何が重要なのであつて經營者の人格はしか

く主眼とすべきではない。従つて本法に於ては讓渡その

ものは之を自由とし唯、效力のみが許可に係るに過ぎぬ

こととした。許可がなければ經營權は移轉しない故に讓

受人は現實に事業を經營することを得ない。この故に許

可の申請には讓受人を加入せしめその時期を讓渡行爲以前とする様施行令で規定されるであらう。

讓渡は事業の一部たると全部たるとを問はぬが第一條の

規定に依り必ず路線の讓渡を伴ふこととなる。自動車

みの處分は事業の讓渡ではない。一部ならば事業計畫の

變更であり全部ならば場合に依つて事業の廢止となる。

自動車の貸借、事業管理の委託受託の場合には法律は關

與しない。併しその結果が第十四條第四號に該當すれば

事業の取消或は停止となる。

合併 會社の合併夫れ自體は當事者の自由であり本項は其

の點を制限したものではない。只、合併に因り自動車運

輸事業の承繼を來すべき場合に限り主務大臣の許可を要

する旨を規定したのである。事業の移轉と云ふ事實より

見れば前項の場合と同様であるが事業者が會社であり移

轉の事情が異なる爲前段の規定を設け而も效力のみに止

まらず承繼そのものを許可に係らしめたのである。法文

に合併前とあるのは合併の效力發生前の意であつて決議

前の意ではない。許可を受けず而も合併が效力を生じた場合は事業は承繼さるゝことなくして會社は解散し其の結果免許は第十五條第七號に依つてその效力を失ふ。

相續 自動車運輸事業者が死亡しても免許は其の效力を失はず相續人が當然之を承繼して事業を繼續する權利と義務とを規定した。蓋し設備に重きを置きて其の人を問はず且つ公共事業として缺くべからざる性質に基く。相續人は滯滞なく其の旨を届出することを要することゝならう。但し第十二條の規定に依り事業を廢止し得るは勿論である。隱居相續の場合は第一項の規定に依る。運輸事業者組合なる場合又は免許を受けたる者會社の發起人なる場合に於ては本規定は適用しない。

營業能力に關しては民法の適用を受ける。

解散 決議の效力を主務大臣の認可に係らしめた商法の特則規定である。合名會社及合資會社に於ては總社員の同意も亦解散事由の一である故之を掲げた。一定の事實に基く解散に付ては本法は關與しない。止むを得ざるもの

として之が防止を斷念する譯である。

#### 第十四條

左ノ場合ニ於テハ主務大臣ハ自動車運輸事業ノ免許ノ全部若ハ一部ヲ取消シ又ハ事業ノ全部若ハ一部ヲ停止セシムルコトヲ得

一 法令又ハ免許、許可若ハ認可ニ附シタル條件ニ違反シタルトキ

二 法令ニ基キテ爲シタル處分又ハ免許、許可若ハ認可ニ附シタル條件ニ基キテ爲シタル處分ニ違反シタルトキ

三 許可又ハ認可ヲ受ケタル事項ヲ故ナク實施セザルトキ

四 事業ノ經營不確實又ハ資産狀態ノ著シキ不良其ノ他ノ爲事業ヲ繼續スルニ適セズト認めタルトキ

五 公益ヲ害スル行爲ヲ爲シタルトキ

六 道路、自動車道又ハ通路ノ狀況ガ自動車ノ運行ニ適セザルニ至リタルトキ

自動車運輸事業は國民の日常生活に密接の關係を有する。その免許を取消し或は事業を休止せしむるは眞に公共の利益を重んずる所以でない。併し各號列擧の如き事實あるときは當該事業者をして之を繼續經營せしむるは妥當でない。免許を取消し他の出願者をして經營せしむるか或は

事業収入を一時遮絶して將來を戒告するかは監督上是非共に必要な手段と謂はねばならぬ。

取消及停止は行政處分である。原因たる事實が同時に罰則の規定に觸るゝ場合に於ても兩者併立するは理論上妨げない所である。

第一號は法令(本法のみならず他の法律命令一切を含む)及條件違反、第二號は處分違反、第三號は許可又は認可事項の不實施、夫々具體的の場合は各條文につき假定し得るであらう。第四號の例としては自動車の運行確實を缺くとき、休業久しきに涉り再開業の見込みなきとき、事業改善の資力なきとき、破産、禁治産、準禁治産の宣告を受けたるとき等を挙げ得る。第五號は法令違反の程度に至らざるも公益を害する行爲ありたることを謂ふ。第六號は水害、震災等の爲道路又は通路損壞して容易に復舊の見込みなきとき、一般自動車道又は専用自動車道の保養不良にして自動車の運行に適せざるとき(第四號、第二十九條第四號に關聯す)等を指す。

第十五條 左ノ場合ニ於テハ自動車運輸事業經營ノ免許ハ其ノ效

力ヲ失フ

- 一 運輸開始ノ認可申請期間内ニ認可ヲ申請セザルトキ
  - 二 運輸開始ノ認可ヲキトキ
  - 三 事業經營ノ免許ヲ受ケタル者會社ノ發起人ナルトキハ運輸開始ノ認可申請期間内(路線ノ全部又ハ一部ニ付専用自動車道ヲ開設スル場合ニ在リテハ工事施行ノ認可申請期間内)ニ會社設立ノ登記ヲ爲サザルトキ
  - 四 専用自動車道ニ付工事施行ノ認可申請期間内ニ認可ヲ申請セザルトキ
  - 五 専用自動車道ニ付工事施行ノ認可ヲキトキ
  - 六 事業ノ廢止ノ許可ヲ受ケタルトキ
  - 七 事業ヲ營ム會社解散シタルトキ
- 免許によりて事業者は自動車運輸事業經營の權利を設定され義務を負担せしめらる。免許の失効とはこの權利義務の消滅を來すの意である。
- 第一號 第六條第一項の規定に違反したるときを謂ふ。何等の理由なき期間の懈怠は事業遂行の意志なきものと認めらるゝに依る。申請書は右の期間内に地方廳に提出す

れば足る。併し事業の全部に付き申請することを要する。(第六條第三項参照)

第二號 運輸開始不認可の處分ありたる時を云ふ。従つて

單に認可處分なきの故を以ては免許は效力を失はなぬ。

申請自體或は検査の際不備ある爲屢々之を訂正せしめ認可又は不認可の處分迄には往々にして數箇年を要する事

さへある。本號は認可申請期間の問題とは關係がない。

第三號 自動車運輸事業を目的とする會社は其の設立に付

き官廳の特別處分を必要としない故に發起人は先づ會社

を成立せしめたる後會社名を以て事業の免許を申請すべ

きである。(この種會社の設立登記の申請には非訟事件手

續法第五百十條ノ二は適用すべきものでない)右に依る

ときは若し免許を得ること能はざる時は一旦設立された

會社も事業の成功不能に因り直ちに解散する結果となる

従つて本法に於ても先づ發起人に對して免許を與へ一定

期間内に會社設立の登記を爲さざる時之を失効せしむる

方法を採り無益の努力を強ひざることゝした。併し、こ

の場合に於て運輸開始又は工事施行の認可申請は會社設立登記前發起人名を以てなし得るか或は登記後會社名を以て爲すことを要するか不明である。商法第四十六條に依れば「會社ハ其本店ノ所在地ニ於テ登記ヲ爲スニ非サレハ開業ノ準備ニ著手スルコトヲ得ス」とあり。而も運輸開始又は工事施行の認可申請は開業準備著手の一過程なること疑ひなきが故に之が申請は設立登記後此れを證する書面(謄本)を添へ會社名を以て爲すことを要することゝなる譯である。かく解するときは特に本號の規定を俟たずとも第一號及第四號によりこの種會社の免許は失効し所期の目的を達し得る。従つて本號は唯、發起人に對し免許をなすことあるべきことを定めた點に意義があるに過ぎない。發起人團體が受けたる免許は會社成立したる時當然會社に歸屬する。發起人が死亡脱退により七人未滿となるも免許は失効せず直ちに補充して届出づれば足るものと解する。免許は會社設立の免許に非ずして事業經營の免許なるが故である。

第四號 第六條第二項違反の場合を謂ふ。趣旨は第一號と同じ。全部に付き認可を申請することを要する。第六條第三項参照。

第五號 第二號と趣旨同じ。

第六號 第十二條参照。一部廢止のときは其の部分に付きてのみ免許は失効する。

第七號 會社は解散に因りて直ちに消滅せず清算の範圍内に於ては尙存續するものと看做さるゝ故に免許は取消なくして當然失効することなく、清算人或は破産管財人は事業經營權を殘餘財産として處分し或は財産の管理保存上必要あるときは従前通り事業を繼續し得るものとしなければならぬ。然るに本法に於ては會社が解散する時は第十三條第四項に依る場合たると一定の事實に基く場合たるを問はず、免許は當然其の效力を失ふものとした。従つて事業の繼續、經營權の讓渡が不可能なるのみならず破産によりて解散したる會社が復活することあるも免許は復活しない。解散後事業を繼續するも其の經營

概ね不確實なるのみならず多くは早晩消滅すべき會社なるが故に其の結果を敏速ならしめんとする劃一主義の規定であらう。

第十六條 自動車運輸事業以外ノ自動車ニ依リ運送事業ニ關スル

規定ハ勅令ヲ以テ之ヲ定ム

自動車運輸事業以外に於て自動車をを使用して行ふ運送事業に關しては別に定むる勅令に依るが部分的には本法の規定も亦準用されるであらう。ハイヤー（旅客及貨物）、タクシー、通學バス、ホテルバス、百貨店バス、不定期遊覽バス、自動車による郵便物新聞紙の遞送請負、貨物運送集配營業等。これ等の事業は未だ國の事業として中央に集權するの必要を認めぬ、現在通り地方長官をして免許せしむれば足る。

## 第二章 自動車道及自動車道事業

軌近道路に於ける自動的交通の量著しく増加し歩行者のみならず大小緩急諸車の交通錯雜して、自動的機關固有の



機能發揮し得ざるは勿論他の交通物體にも支障を及ぼすに至り、爲に之等自動的高速車のみの通行する道路を開設せんとする要求漸く盛となつた。殊に、大戰後に於ける急激なる自動車の普及發達は之が簡易運送機關としての機能を完充するに至り、その運輸機能は鐵道軌道と比肩して却て之を壓倒し従つて自動車のみ通行する自動車道の開設は鐵道軌道の敷設と同一視され、益々その重要性を加ふることとなつた。一九二五年伊太利に於て、ミランより湖水地方に至る完全自動車道の開設ありたるに次ぎ、翌年の萬國道路會議には之が開設、經營、監督、補助、使用料金、構造規格に關する事項が諮問せられ、自動車道は各國に於ける交通政策上の重要問題とされた。この會議に於て自動車道の開設を不可又は不必要なりとする報告を提出した英米兩國に於ても、その後幾何もなくして之を特許せざるを得ざる現況となつたのである。我國に於ても大正七年、北海道函館より湯川に至る自動車道の開設ありたるに次ぎ、今日に於て既に事業を開始せるもの六件、免許を受けたる

もの九件、地方廳に出願中のものを合すれば二三七件の多きに達せんとし、今後自動車の發達に伴ひ國情相似たる伊太利と共に之が開設は益々増加せんとする傾向に在る。自動車道は先づ道路の補足的性質を有する。道路交通輻輳するに及んで之が歩道と車道との區別に別れた如く、車の交通漸く飽和の状態に達したる時自動車道の觀念が派生する。歩道は各種交通物體の中最も弱小緩慢なるものが自己の危険を保障する爲設けられた避難所であり、自動車道は最も強大急速なるものが本來の機能を發揮する爲他の交通物體を排斥せんとして開設さるゝ逃避所である。この意味に於て自動車道は第一に交通緩和の作用を營むものと言ふことが出来る。この種の自動車道は單に道路機能の一作用を分擔するものに過ぎざる故、道路の擴張全きを得る時は自動車道の開設はその必要無きに至るべしとの觀察も行なはれる。併し乍ら、眞に交通氾濫し特別道路の開設を痛感する大都會の中心に於ては道路網竝にその構造略々完備して、之に沿ふ建築物の密度高度は愈々大に、爲に道路

の改良は略々拱手傍觀の止むなき状態に在る。而も各種交通物體の調和を計る爲には單に道路の擴築又は並行自動車道の開設のみに依りてはその目的を達することは不可能である。地表の利用甚だしく極限されたる大都市に於て、道路の一部分を劃し高速車のみ通行する工法を施さんとすることは、土地の利用を區分し各街區の連絡を遮斷するに等しい。所謂理想道路の開設は常に自動車のみ利用を理想として、道路の統一的なる利用を閉却する結果緩慢なる交通は全くその取るべき方向を失はしむるの缺點を有する。かくて都會地に於ける道路の改良も先づ特別な自動車道の開設に一步を譲らなければならないのである。即ち交通緩和の爲の自動車道は、高架或は地下道となつて出現するを正當とする。第二に自動車道は道路の不良不足を補充するの餘裕を存するが、短期間に統一的なる改良計畫を實行する爲には巨額なる工事費を必要とする。急激に増加する自動車の數に相應して利用道路面積の擴張を計る爲に

は、勢ひ豫備的道路施設としての自動車道の開設を認めなければならぬ。我國に於ける道路の現況を見るに、國道及府縣道の總延長二四、二一五里、この中自動車運輸事業を經營する延長は僅かに一〇、三五二里であつて、而も二車線の通行を許すべき三間以上の幅員を有するものは七八五里に過ぎない。その他の道路は自動車の行違に不便を感じ、尙勾配又は屈曲不良の爲著しくその交通は制限されつゝある。而して之を改修するものとすれば、國道に在りては約五億二千萬圓、府縣道に在りては約十九億四千六百圓を要し、我國現下の財政は到底急速に之が實現を許さない。況んや町村道に於ては自動車交通を標準とする改修を望むことは甚だ困難と言はねばならぬ。之に依つて觀れば我國に於ては、自動車のみ通行する自動車道の開設よりは、寧ろ自動車も亦通行し得る道路の開設を以て捷眉の急としなければならぬ。即ち、この種の自動車道は道路劣惡にして當分之を改修するの見込なき沿線、竝に普通道路全く存せざる地方にその開設を見る譯である。都會地に於ける交

通緩和の爲の高架又は地下自動車道の開設が、理論的に正當づけらるゝに對し、道路の補足的施設としての自動車道は事實上の必要に基く諦念の結果、獨立の存在を認めらるゝものと云ふことが出来る。

今日完成されたる多くの自動車道を見るに眞に錯綜せる交通を緩和することを目的として企圖されたものは寧ろ少なく、交通緩慢なる地方に道路の補足的施設として開設されたものが甚が多い。而も之等の自動車道の中には、高速自動車道たるの特質に基き道路とは異つた獨自の運送施設たる機能を發揮するものと見るのである。この機能は自動車道そのものよりは寧ろ自動車自身の效用によりて具備される。自動車の増加竝に之が利用の普及に依り自動車運送は鐵道軌道の運送と優劣なく日常生活に緊密の關係を有するに至り、而もこの種事業の經營簡易輕便、運輸又敏速快適なる。従つてその全效果の發揮を唯一の目的とする自動車道の開設が要求さるゝに至つたからである。この運送機能は即ち自動車道獨特の生面を開拓する第三の作用である。

今日に於ては、既に敷設された鐵道軌道線路を剝落して、自動車に依る運輸事業に利用せんとするものさへ見るに至つた。

我國に於ける自動車道を見るに

- |     |                         |     |              |
|-----|-------------------------|-----|--------------|
| 北海道 | 自函館市大森町<br>至龜田郡湯川町      | 二哩九 | 旭自動車株式會社     |
| 和歌山 | 自伊都郡九度山町推出<br>至同郡高野村高野山 | 八哩三 | 高野山參詣自動車株式會社 |
| 奈良  | 生駒郡北生駒村                 | 一哩二 | 生駒登山自動車株式會社  |
| 大阪  | 中河内郡大戸村石切               | 〇哩六 | 石切自動車道株式會社   |
| 山梨  | 南都留郡福地村<br>自吉田<br>至鈴原馬返 | 四哩六 | 富士山自動車株式會社   |
| 神奈川 | 自鎌倉郡小坂村宇大船<br>至同郡川口村宇丹瀬 | 四哩三 | 日本自動車道株式會社   |

等、住宅土地の利用と快適なる遊覽とを目的とするものを中心とする。即ち道路の補足的な作用最も強く現れ、運送設備としての效果之に次ぎ、交通緩和の作用は僅かにその片鱗を見るに止まる。

特定自動車道の主たる效用が如何なる點にあるやによりて之が監督助長の方法を多少異にするは言ふ迄もない。併し上述の三作用は相互に關聯するものであつて、ある作用

以外の作用を全く排除するが如き自動車道は存し得ない。例へば、道路交通緩和の爲には緩慢なる交通物體のみの通行する特別道路を開設すれば足り、構造簡易費用の節減を爲し得べきに係らず自動車のみを交通する道路が要求されるのは、自動車道に運輸設備としての機能が存するからである。又自動車道が鐵道の敷設と同じく道路との平面交叉を禁ぜらるゝに係らず、町村部落の地域を互に分離し必然的連絡を缺ぐことなきは戸口運送を助成する手段としての道路の效用を去ることなきが故である。逆に又道路の補足的設備としての自動車道が大規模なればなる程及び之を利用する自動車が増加すればする程、本來の效用を減少し独自の運送施設としての効果を増大するに至るものとも云ふことが出来る。

右に述ぶるが如く自動車道は其の原始的觀念に於ては道路交通緩和の一手段に過ぎなかつたに係らず、今日に於ては漸く其の機能を増加して全く獨立存在の價値を有する特別の施設と認めらるゝに至つた爲、之を統制規律せんとす

る法規も亦獨立の形態を備ふることが要求され單に道路法を改正し或は軌道法第三十一條第二項の命令を俟つて之に準據せしめんとするが如き姑息な方法に依ることを得ざるに至つたのである。所謂自動車専用道路に關する法律は屢々稿を新にして起草された。之が成立の妨げとなつた原因は冒頭に述べたが、今日漸く自動車交通事業法の名の下に自動車運輸事業と同居するに至つたのは全く内務鐵道兩省の完全なる協調に依つたものである。自動車道の主たる效用が何れの方面に在りとするも之が監督統制は道路行政及び陸運行政の見地より出發せねばならぬからである。

#### 第十七條

本法ニ於テ自動車道トハ専ラ自動車ノ一般交通ノ用ニ供スル道路(一般自動車道)及自動車運輸事業者ガ其ノ事業用自動車ノ専用ニ供スル道路(専用自動車道)ヲ謂フ

本法ニ於テ自動車道事業トハ一般自動車道ヲ開設シ有償又ハ無償ニテ之ヲ専ラ自動車ノ一般交通ノ用ニ供スル事業ヲ謂フ

一般自動車道とは自動車のみ的一般交通の用に供する道路であつて歩行者、人力車、馬車等自動車以外の交通は一切之を認めざると共に苟くも自動車に依る以上は乗用車た

ると貨物車たるを問はず何人に對しても之を利用せしむることを要するもの言ふ。(第五十二條第五號參照) 自動車道が高速自動車道として要求されたる點より見て、自動車轉車其の他の特種自動車も亦一般自動車道に依りて交通し得べき適格を具ふるものと言ふことが出来る。

一般自動車道は自動車のみ交通の用に供し他の交通物體を排斥するのであるが斯くの如きものを以て尙道路と稱することを得るや些か考究の餘地がある。道路とは通俗に凡ての種類の交通が許容さるゝ土地の設備と觀念されてゐるからである。然るに道路主管廳たる内務省に於ては從來道路の實質を定義して左の如く述べてゐる。即ち、道路とは一般交通の用に供する土地の設備ではあるが茲に一般交通とは單に交通主體を制限せざる意に過ぎぬのであつて、交通の手段方法を限定し自動車に依るべし(一般自動車道)馬に乗るべし(馬道)或は乗物に依るべからず(歩道)とさるゝことがあつても道路の實質を妨ぐるものでない。唯外國人の通行を禁止し或は女子の通行には許可を要すとさ

へしなければ尙道路たる實質を失はぬものと謂つてゐる。併しこの説明は甚だ技巧に過ぎる。警察上の必要に因り一時特種物體の交通を禁止することありとするも之を以て直ちに本質上特種物體のみの交通に充つるものを道路なりとするは當らぬ。道路たるが爲には一般交通は文字通り一般交通でなければならぬ。自動車に依る交通が一般的と認めらるゝ場合に於てのみ始めて一般自動車道は道路たり得るのである。甲國に於て道路たる自動車道も乙國に於ては必ずしも道路ではない。國產自動車のみ通行し得る自動車道は米國に於ては道路たり得るも我國に於ては道路と稱することを得ない。自動車の分布、製造能力、購買力、土地の廣狹等各種の事情に基き州により縣により各々其の取扱を異にするを妨げぬ。即ち、一般自動車道を以て道路なりとするは、道路の本質に立脚して敷衍さるゝ問題ではなくして主として之を以て道路なりとする認定の問題に屬するのである。大正十三年に於て僅かに二萬七千を數ふるに過ぎなかつた我國の自動車が今日に於ては既に十萬臺を突

破し、殊に最近に於ける幾何級數的増勢を顧るとき今後の普及も想像するに難くない。即ち我國を全般的に見て、自動車に依る交通が一般的と認めらるゝに至つたが故に本法を制定しこの種のことを道路なりと有權的に認定したのである。

斯く解する時は道路は交通主體を制限せざるのみならず手段方法も亦一般的なることを要する。如何に公益上必要ある場合と雖も一般的の範圍を超脱する時は既に之は道路ではないのである。乳母車のみ通行する土地の設備が如何に公益上必要なりとするも之を以て道路の開設と稱することを得ない。この條理に基く普遍的な妥當性が一般自動車道を以て道路なりと呼び、この條理の浮彫たる法が之を法上道路なりと認定するのである。

本條の規定する道路とは嚴格に法上の意義を有するものであつて單に道と謂ひ路と謂ふと異なる。専用自動車道を以て通路なりと規定したる點を注意すべきである。

一般自動車道は道路交通の緩和的作用及び不良道路の補

足的作用を營むことが甚だ強い。

一般自動車道は道路である。従つて土地收用法第一條及第二條第四號に依つて之が開設は土地を收用し得る事業として認定され得る。

道路は通常公道と私道とに區別される。公道とは行政廳の施設するものであり、私道とは私人の名に於て開設するものとされる。即ち一般自動車道は私道の一種である。従つて一般私道に關する立法を得る時は一般自動車道に關する特別法規を必要とせぬかも知れない。然し乍ら一般私道は各地方に依りて之が開設及利用の慣習を異にし、之等に關する周到なる調査を爲したる後でなければ法律の制定は困難である。先づ急迫して準據法規の必要を唱へらるゝ一般自動車道に關し本法を得たる次第である。又道路法の改正に依り一般自動車道を規律するの不可なることは前述したが尙道路法に於ける道路は之を國の營造物として行政廳之を管理するの主義をとり、且つ其の費用に付ても原則として公共團體に負擔せしめ之が使用は無償とする等一般自

自動車道とその取扱性質を異にするが故である。従つて本法は道路法の特別法ではない。廣く道路に關する法律として道路法、都市計畫法、不良住宅地區改良法、耕地整理法、自動車交通事業法等が對立するのである。

先きに交通手段の制限が一般的の範圍を超越する時は道路でないこと云ふことを述べたが、このことは換言すれば或種の土地の設備が道路たり得る爲には、直接に之を利用する關係が一般的なることを要すると云ふことである。鐵道軌道の線路敷と雖も一般交通の用に供する爲の土地の一設備であると云ひ得るが、一般交通は直接その線路敷に依りて行はるるものでない。直接に之を利用するものは特定の汽車であり電車であり之等の運轉に依りて間接に所謂一般交通が完うさるゝに過ぎない。即ち之等は交通手段の制限極端なる場合と云ひ得る。

専用自動車道は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である。自動車運輸事業は第一條に規定するが如く一般交通の用に供する事業ではあるがこの交通

は特定人の自動車のみ依りて行はるゝに過ぎない。従つて専用自動車道は道路ではない。勿論私道と云ふことを得ぬ。

専用自動車道は道路の補充的施設としてよりは寧ろ開發的運送設備としての價値を有することが多い。

専用自動車道は自動車運輸事業の爲の一施設に他ならぬ故に、路線の全部に付き之を開設することを必要とせず、補充的にその一部に付き開設するを妨げぬ。

本法に於て單に自動車道と稱する時は右に述べたる一般自動車道及専用自動車道を包括する。この名稱は立法技術上の便宜の爲にのみ設けられたるものであつて之を以て表示さるゝ獨立の實質ある存在を認むるものでない。先に説明した如く一般自動車道及び専用自動車道が交通の緩和的施設として派生したに係らず、之が獨自の價値ある機能を具備するに至りたる事實を觀察する時は鐵道軌道道路と對立して特別に自動車道なる交通機關を認むるを以て理論上正當とすべきが如くである。然し乍ら一般交通の用に供す

る土地の設備たる一般自動車道を、道路に非ざる特殊のものとして規律することは漸く統一されんとする道路行政を紊るのみならず、道路に非ざる専用自動車道を加へて一律に規定することは立法上甚だ不便を伴ふ。従つて自動車道なる特種物に新生面を附與することなく、一を道路として取扱ひ他を自動車運輸事業の一設備として取扱ふこととし、たのである。本法の制定に伴ひ土地收用法が改正された。同法第二條第四項に單に専用自動車道を加へたに過ぎないのもこの理由に基くものである。

本條第二項には本法に於て謂ふ自動車道事業の意義を明定した。即ち一般自動車道を開設して一般自動車を通行せしむる事業である。専用自動車道の開設は自動車運輸事業の一部に屬し専用自動車道事業なるものは存在しない。自動車道事業は有償たると無償たるとを問はぬ。無償のものとも雖も公共性頗る重大であつて交通統制上規律するの必要があるからである。多くは有償たるべきであるが、無償のものとしては國立公園事業として、其の他公共團體に於て

施設するもの、或は住宅地經營の土地會社の開設するもの等を豫想することを得る。

私人が一般自動車道を開設する場合に於ては之に要したる費用を償却する爲之が使用料金を徴收することを認めなければならぬ。道路管理者たる行政廳が一般自動車道を開設する場合に於ても、普通道路と異なり凡ての交通を認むるものに非ざる故に、之が使用を無償として之に要する費用を一般租税として徴收するは正當でない。我國に於ける自動車交通既に一般的なりとは云へ未だ之が費用を一般人民に平等に負擔せしむるは勿論、自動車使用者の全體に對し平等に負擔せしむることも亦衡平を期する所以でない。任意に之を利用する者に付き個別的に使用料金を徴收するを以て現狀に適應する最善の制度なりと云はねばならぬ。

一般自動車道は地租條例第四條第八號「公衆ノ用ニ供スル道路」に該當するものとして無償たると有償たるとを問はず免租さるべきである。併し専用自動車道用地の地租を



免する爲には同條第六號を改正する必要がある。

第十八條 自動車道事業ヲ經營セントスル者ハ命令ノ定ムル所ニ

依リ使用料金其ノ他ニ關スル事業計畫ヲ定メ主務大臣ノ免許ヲ

受クベシ

一般自動車道は高速度交通設備として廣く一般自動車の使用を開放するものなるが故に、その公共性頗る重大であつて之が開設經營を私人の自由に任ずるは交通統制上妥當でない。本法は特に之を免許事業として國家より開設經營の力を附與せらるゝことを要するものとし之に依つてその權利義務の内容及び自動車道事業經營の基礎を明確確實にせんとしたのである。(第四條説明參考)

所謂自動車専用道路開設出願の初期に於ては、或は自動車營業免許の條件とし、或は府縣令土木工事取締規則に依り各府縣その取扱を異にしてゐたが、本來道路を修築して道錢を取るに異らざるものとして明治四年太政官布告第六四八號「道路橋梁河川港灣等通行錢徵收ノ件」に依り措置すべきものとして、大正十五年土木局長名を以て地方長官

宛通牒を發し爾後今日に至る迄右布告により内務大臣の認可を受け地方長官が之を免許してゐたのである。

參照 明治四年十二月十四日太政官布告第六四八號

治水修路ノ儀ハ地方ノ要務ニシテ物産蕃盛庶民殷富ノ基本ニ付府縣管下ニ於テ有志ノ者共自費或ハ會社ヲ結ビ水行ヲ疎シ險路ヲ開キ橋梁ヲ架スル等諸般運輸ノ便利ヲ興シ候者ハ落成ノ上功費ノ多寡ニ應ジ年限ヲ定メ税金取立方被差許候間地方官ニ於テ此旨相心得右等ノ儀願出候者有之節ハ其ノ他ノ民情ヲ詳察シ利害得失ヲ考ヘ入費税金ノ制限等篤ト取調大藏省へ可申出事但本文ノ趣管内無漏可相違事

然るに自動車道開設の出願は年を追ふて益々増加し數府縣に跨る大規模のものも計畫さるゝものあつて、之が免許を地方限り變ぬは道路及運送行政の大局より見て妥當ならざるに至つた。爲に右の權限を中央に收め、公益の最高の保護者たり統制者たる國に於て之を免許監督するの方途に出でたのである。本法施行後に於ては右の太政官布告は自動車道に關する限りに於ては適用されない。

一般自動車道事業は内務大臣及鐵道大臣合議の上之を免許する。免許を受けんとする者は命令の定むる所に依り、

使用料金其の他に關する事業計畫を定め地方廳を經由して主務大臣に申請することを要する。命令を以て定むべき事項は、起業目録見書、路線豫測圖、建設費概算書、收支概算書等である。使用料金の標準は道路の補的施設としての一般自動車道に於ては、普通道路を通行するに要する經費（使用輕油及びタイヤの使用年限、發條軸承の破損程度、機關部の故障除却に要する費用）との比較による節約額の範圍に於て定むべきであり、全く獨立存在の價值を有する自動車道例へば特種遊覽地を開發するが如きものには於ては單に快適の程度に依りて之を決定すれば足り特に標準を定むる根據はない。何れにするも自動車道事業は一種の射倖的企業に外ならぬ。自動車の交通量相當大なりとの前提の下に開設さるゝに非ざれば、經營に要する費用、投下資本の償却、社債利子の支拂及び株主に對する配當等、採算することを得ない。一般經濟の原則が料金算定の重要な部分を支配するに相違ないが、一方事實上の獨占を伴ふ企業なるが故に免許官廳としては他の交通設備との權衡を

も考慮し、大いに料金決定に關與するの必要が認められる。

從來一般自動車道開設の免許に當つては元資償却主義の下に必ず有効期間を指定してゐた。今後に於ても公益上必要なる場合に於ては免許の附款として有効期間を指定し得るが（第四條第二項の如き明文を必要とせぬ）この期間の算定は投下資本の償却年限に左右さるゝことはない。本法の制定により前述太政官布告の適用を排除するが故に元資償却主義は放棄されたのである。

**第十九條** 自動車道事業ノ免許ヲ受ケタル者ハ工事方法ヲ定メ主

務大臣ノ指定スル期間内ニ工事施行ノ認可ヲ申請スベシ

天災其ノ他已ムテ得ザル事由ニ因リ前項ノ期間内ニ認可ヲ申請

スルコト能ハザルトキハ申請ニ因リ主務大臣ハ期間ヲ伸張スル

コトヲ得

工事方法に付ては第二十四條の命令に依らしむ。工事の施行に關し道路の占用又は道路、河川、鐵道等に關する工事を必要とする場合は、管理者の許可又は承認を受けたることを證する書面を添付し本條の認可を申請することを要する。専用自動車道に付きても亦同様である、

第三十條第一號、第五十二條第一號、第三十條第三號等  
参照。

第二十條 自動車道事業者工事施行ノ認可ヲ受ケタルトキハ主務

大臣ノ指定スル期間内ニ一般自動車道ノ工事ニ着手シ之ヲ竣功

セシムベシ

前條第二項ノ規定ハ前項ノ期間ノ伸長ニ之ヲ準用ス

工事施行ノ認可ノ際には一般自動車道工事ノ著手期間と竣功期間とを各別に指定する。この著手及竣功ノ義務を履行せざるときは第二十九條第三號に依り、免許は取消さるゝことがある。併し大規模なる固定的設備に關するものなる故に失效の原因とはならない。

第二十一條 自動車道事業者事業計畫又ハ一般自動車道ノ工事方

法ヲ變更セントスルトキハ主務大臣ノ認可ヲ受ケベシ

(第五十二條第一號参照。)

第二十二條 自動車道ニ關スル工事ノ爲必要アルトキハ自動車道

事業者又ハ自動車運輸事業者ハ地方長官ノ許可ヲ受ケ沿道ノ土

地ニ立入り又ハ其土地ヲ一時材料置場トシテ使用スルコトヲ得

前項ノ規定ニ依ル立入り又ハ使用ヲ爲サントスルトキハ已ムヲ得

ガ、理由アル場合ヲ除クノ外豫メ土地ノ占有者ニ其ノ通知ヲ爲

スコトヲ要ス

第一項ノ規定ニ依ル立入り又ハ使用ニ因リテ生ジタル損害ハ立入又ハ使用ノ後遲滞ナク事業者ニ於テ之ヲ補償スベシ

前項ノ規定ニ依ル裁定中補償金額ニ不服アル者ハ裁定ノ通知ヲ受ケタル日ヨリ三月内ニ通常裁判所ニ出訴スルコトヲ得

一般自動車道及専用自動車道ノ開設に關しては土地收用法ノ適用あるが故に、同法第九條の規定に依り本條第一項ノ目的の一部は達し得る。併し土地收用法に依る時は土地ノ立入りは測量検査の爲必要ある場合に限り、而も沿道土地を一時材料置場として使用するが如きは事業認定を受けたる後でなければ出来ない。この手續は頗る繁雜である。而も立入り又は使用ノ關係は一時限りのものなるが故に事務簡捷の趣旨を以て地方長官限りの許可に委ねたのである。

この規定は自動車道開設の場合に於けるのみならず、運輸開始又は供用開始後必要を生じたる工事に關しても適用される。

第二項の規定に依る通知は自動車道事業者又は自動車運輸事業者に於て爲すことを要する。別に所有者存する場合

に於ても之に對する通知は必要でない。

立入又は使用に因りて生じたる損害の補償に關しては當事者の協議に依らしめ、協議調はざるときは地方長官之を裁定し損害の有無及び損害ありたる場合の補償金額を決定する。この裁定中補償金額に不服ある時は事業者又は占有者を相手方として通常裁判所に出訴することを得る。所謂形式的民事訴訟の一場合である。地方長官を被告とすることは許されぬ。損害なしとする裁定に對して不服ある場合に於ては民事訴訟を提起し得ない。單に第三十六條の規定に依り訴願することを得るに止まる。又裁定が如何なる點に關しても行政訴訟を提起する途はない。

**第二十三條** 一般自動車道ハ主務大臣ノ認可ヲ受クルニ非ザレバ其ノ供用ヲ開始スルコトヲ得ズ

工事施行の認可を受くるも竣功後更に本條の認可を受けねば一般自動車を通行せしむることを得ぬ。高速度交通設備として供用開始前危険の有無を検査するの必要あるに因る。單に使用料金を徴收し得ざるの意ではない。(第五十條

第二號参照。)

**第二十四條** 一般自動車道ノ構造、維持、修繕若ハ使用又ハ其ノ

交通ノ保全ニ關スル規定ハ命令ヲ以テ之ヲ定ム

命令の内容大體左の如し。

一 構造に關するもの

イ、一般自動車道の有效幅員は二車線以上とすること。

一車線に要する有效幅員は三米突、但し四車線以上の場合は之を二米突七五と爲し得ること。

ロ、屈曲部中心線の半径は原則として百四十米突以上とすること。

ハ、屈曲部中心線の半径五百米突以下の場合に在りては屈曲部の内側に於て前揚イの有効幅員を相當擴大すること。この場合に於ては内側曲線の兩端より相當の長さの緩和切線を附すること。

ニ、ロによらざる場合に於て屈曲部中心線の半径三十五米突以下の曲線が背向する場合に在りては兩曲線間に相當の長さを有する直線部を設くること。

ホ、勾配は原則として二十分一より急にせざることに、勾配の變移する箇所には相當の縦斷曲線を設けること。

ト、路面には左右對稱の横斷勾配を附すること。屈曲部に於て中心線の半徑五百米突以下の場合に限り片勾配とすること。

チ、視距は原則として百二十米突以上とすること。

リ、有效路面及橋梁其の他の工作物は六噸以上の荷重に耐ふる構造とすること。

ヌ、有效路面は適當なる材料で鋪裝すること。

ル、有效路面の兩側には幅員〇・五米突の路肩を設けること。

ヲ、隧道内及上部横溝を有する橋梁の路面上の有効高は四米突以上とすること。

ワ、路端の高さは原則として水流水面の最高水位より三十糎突以上とすること。

カ、道路、鐵道、軌道等との平面交叉を禁ずること。但

し特殊の箇所にて保安設備を施したる時は差支なきこと。

コ、駐車場及廣場は有效路面外に設けること。

ク、交通上必要ある場合に於ては道路との連絡道路を設けること。

ケ、出入口には速度制限標を建設すること。

コ、坂路又は屈曲部其の他交通上危険の虞ある箇所には警戒標を設けること。

ク、車線の限界には路面と異なる色に依り限界線を附すること。横斷歩道の限界に付き又同じ。

ケ、屈曲部其の他必要なる箇所には照明設備をなすことナ、交通上危険の虞ある箇所には柵其の他必要なる設備をなすこと。

## 二 維持、修繕に關するもの

當初の工事方法の維持、積雪結水の除却、橋梁の耐力保持等に付き規定する。大正十年内務省令第一五號道路維持修繕令參照。尙地方長官に於て一般自動車道の維持修

繕に必要な處分を爲し得ることとする。

道路と一般自動車道と平面交叉する場合に於て其の部分の道路及び一般自動車道に通ずる前後の道路は、多量なる自動車の交通によりて損傷の程度甚だしきが故に、道路法第四十條の規定に依り特に道路を損傷する原因となるべき事業を爲す者として自動車道事業者に對し負擔金を課することを得るものと解する。

### 三 使用又は交通の保全に關するもの

出入口に於ける運轉の方法、夜間行違ひの場合に於ける首燈の禁止、廻轉又は駐車制限、其他自動車の構造荷重、速度等に關する規定を必要とする。完備したる一般自動車道に於ては特に最低速度の制限を必要とするであらう。

自動車道に關しては道路取締令の適用はない。道路取締令は道路法第四十九條に基く命令であつて道路法の道路のみ適用されるものであるからである。

### 第二十五條 主務大臣ハ公益上必要アリト認ムルトキハ自動車道

事業者ニ對シ左ニ掲グル事項ヲ命ズルコトヲ得

一 使用料金其ノ他ニ關スル事業計畫又ハ一般自動車道ノ工事方法ヲ變更セシムルコト

二 一般自動車道又ハ其ノ附屬物件ノ改善ヲ爲サシムルコト

第一號の事業計畫に付ては第十八條及第二十一條又工事方法に付ては第十九條第一項及第二十一條、第十條第二號の説明、第二號の附屬物件に付ては第三十九條参照。

數個の一般自動車道連結する場合に於ける連絡使用料金の問題に關しては第十條第三號の如き明文がない場合は稀であらうが、必要あれば第一號事業計畫の變更として命令し得る。本條の命令の違反に對しては第五十二條第三號が働く。

### 第二十六條 免許、許可又ハ認可ニハ條件ヲ附スルコトヲ得

前項ノ條件ハ公益上必要アルトキハ之ヲ變更スルコトヲ得

第十一條と同趣旨、説明参照。但し第三項の規定なきは強制的に之を必要とする場合殆どなきが故である。(第五十二條第二號参照。)

### 第二十七條 自動車道事業者ハ主務大臣ノ許可ヲ受クルニ非ザレ

ハ其ノ事業ニ屬スル一般自動車道ノ全部又ハ一部ノ供用ヲ休止シ又ハ廢止スルコトヲ得ズ

第十二條と同趣旨。第三十條第四號、第五十二條第一號

参照。

第二十八條 自動車道事業ノ讓渡ハ主務大臣ノ許可ヲ受クルニ非ザレバ其ノ效力ヲ生ゼズ

會社ノ合併ニ因ル自動車道事業ノ承繼ニ付テハ合併前主務大臣ノ許可ヲ受クベシ

自動車道事業者死亡シタルトキハ相續人ハ其ノ事業ヲ承繼ス

自動車道事業ヲ營ム會社ノ解散ノ決議又ハ總社員ノ同意ハ主務大臣ノ認可ヲ受クルニ非ザレバ其ノ效力ヲ生ゼズ

第三十條第五號、第五十一條及第五十二條第一號参照。

第十二條と同趣旨。

第二十九條 左ノ場合ニ於テハ主務大臣ハ自動車道事業ノ免許ノ全部又ハ一部ヲ取消シ又ハ事業ノ全部又ハ一部ヲ停止セシムルコトヲ得

一 法令又ハ免許、許可若ハ認可ニ附シタル條件ニ違反シタルトキ

二 法令ニ基キテ爲シタル處分又ハ免許、許可若ハ認可ニ附シタル條件ニ基キテ爲シタル處分ニ違反シタルトキ

三 主務大臣ノ指定スル期間内ニ工事ヲ竣功セズ其ノ他許可又ハ認可ヲ受ケタル事項ヲ故ナク實施セザルトキ

四 事業ノ經營不確實又ハ資産状態ノ著シキ不良其ノ他ノ爲事業ヲ繼續スルニ適ハズト認メタルトキ

五 公益ヲ害スル行爲ヲ爲シタルトキ

第十四條と同趣旨。第三號ハ第二十條の規定に基くものであるが工事着手期間懈怠の効果を明定してゐない。併し之が爲取消又は停止の處分を免かるゝものと解すべきでない。本號後號の適用に含まるゝのである。

第三十條 左ノ場合ニ於テハ自動車道事業經營ノ免許ハ其ノ效力ヲ失フ

一 工事施行ノ認可申請期間内ニ認可ヲ申請セザルトキ

二 工事施行ノ認可ナキトキ

三 事業經營ノ免許ヲ受ケタル者會社ノ發起人ナルトキハ工事施行ノ認可申請期間内ニ會社設立ノ登記ヲ爲サザルトキ

四 一般自動車道ノ供用ノ廢止ノ許可ヲ受ケタルトキ

五 事業ヲ營ム會社解散シタルトキ

第十五條と同趣旨。第十九條及第二十七條参照。

第三十一條 政府又ハ政府ノ許可ヲ受ケタル者が自動車道ニ接続

シ又ハ之ヲ横斷シテ一般ノ道路、自動車道、橋梁、河川、運河、溝渠、鐵道、軌道、索道等ヲ施設セントスルトキハ自動車事業者ハ自動車運輸事業者ハ之ヲ拒ムコトヲ得ズ

前項ノ場合ニ於テ公益上必要アリト認ムルトキハ主務大臣ハ自動車道事業又ハ自動車運輸事業者ニ對シ設備ノ供用又ハ變更ヲ命ズルコトヲ得

前二項ノ場合ニ於テ其ノ實施方法及費用ノ負擔ニ付協議調ハザルトキハ申請ニ因リ關係主務大臣之ヲ裁定ス自動車道事業者又ハ自動車運輸事業者ノ受ケタル損害ノ補償ニ付亦同ジ

第二十二條等五項ノ規定ハ前項ノ補償金額ニ之ヲ準用ス

第一項は土地收用法に依りてもその目的を達し得る故に第二十二條と同じく便宜規定に外ならぬ。併し自動車道に軌道を敷設し、又は行政廳に於て之を普通道路に供用せんとする時は土地收用法に依るの他はない。但し同法第二條ノ二の制限を受ける。一項所定各種のものはその公共性、自動車道に優るとも劣らざるものゝみである。高壓線等の横斷に關しても之が公共の利益となるべき事業と認めらるゝ場合に於ては本條の適用あること土地收用法に於けると同じ。茲に接近とは自動車道の法敷を收用又は使用する場

合を指す。實質に影響なき場合は特に本項の規定を必要とせぬ。自動車運輸事業又は自動車道事業の經營權は一定の地域に於ける法上の獨占權を含むものではないからである。政府とは最高の行政廳を謂ふ。政府の許可とは特許、免許、認可等を含み又具體個別的のものゝみを意味するものではない。法令の根據によりて當然に權限ありと認めらるゝ場合を包含する。従つて府縣道造設に關する自動車道の接續、接近又は横斷の場合に於ても特に内務大臣の許可を必要とする趣旨でない。

第二項の設備の共用又は變更とは鐵道と自動車道と接續する場合に於ける停車場と停留所との共用又は横斷する場合に於て自動車道を高架にせしむるが如き場合を謂ふ。第一項は受忍の義務を、第二項に作爲の義務を命ずるものである。

以上の場合に於ける實施方法、費用の負擔及損害の補償に付ては第三項の規定がある。然し政府の造設する第一項各種のものと自動車道との關係に付ては明瞭でない。例へ



ば専用自動車道と國有鐵道との關係に付ては鐵道大臣が一方的に決定し得るであらう。併し之を一般自動車道との關係に付ては當事者たる鐵道大臣は裁定大臣たり得ず内務大臣單獨に之を裁定すると解すべきであらう。

損害の補償全額に付ては第二十二條第五項の規定が準用される。

第三十二條 一般自動車道以外ノ自動車ノ通行スル道路ヲ開設シ

テ使用料金を徵收スル場合ニ關スル規定ハ勅令ヲ以テ之ヲ定ム

自動車ノ専用でなく之れ以外の交通物體をも通行せしむるものは自動車道でない爲之が開設は本法の關する所でない。本法は一般自動車道の開設に關し補助其の他特殊の利益を與ふることを目的とせぬから、嚴重なる監督取締を受けることを忌避して歩行者、牛馬車其の他のものをも通行せしむるものとして開設し自動車の通行に對し使用料金を徵することも想像されるのである。かくの如きは第五十條第一號を規定した趣旨に反する。即ち本條に基く勅令に依つて本法の脫法行爲を防止せんとするのである。このこと

は専用自動車道に付きても同様である。之が爲自動車に對し通行料金を徵收する場合は凡て本法及び本條の勅令に依つて規律されることとなるが、歩行者又は牛馬車の通行に對してのみ道錢を徵收する場合に於ては尙前掲太政官布告の適用を見る譯である。然し乍ら右の布告に依れば許可を受けずして歩行者又は牛馬車より道錢を徵收する道路を開設したる場合の取締規定がない。之等の私道に關しては道路行政統一の立場より、無料の場合を含めて私人の所有地を任意に道路として供用する自由を制限する必要がある。早晚所謂公共私道法の制定を見るであらう。(未完)