

自ら縛られる様では寧ろ定めぬ方がいと考へる。

若し私の主張する様に道路法に對する運用を適當に爲すならば日本の國は立派な鋪裝道路を數年ならずして持つことが出来る様になると思ふ。

私は技術者なので法律のことは良く解らないから或は解

自動車交通事業法に就て

(二)

江口巳年

第三章 共通規定

第一章及第二章に於て夫々規定さるべき事項の中自動車運輸事業及自動車道事業に全く相通するもののみを提出して、共通規定とし本章に一括規定した。申請手續、監督に關するものにして尙本章に統括し得べきものがないでもないがこの點は立法技術上の便宜と難易に従つたに止まる。

釋に間違つて居る處があるのかも知れない。だが私が何を考へて居るか位は御判讀願へないこともあるまいかと僅かに望みつつ本文を書いたのである。各位の御批判を乞ふ次第である。

第三十三條 同一ノ一般自動車道ニ依ル自動車道事業及自動車運

輸事業ノ兼營ノ場合ニ於ケル免許、許可及認可ニ關シテハ勅令ヲ以テ別段ノ定ヲ爲スコトヲ得

一般自動車道は自動車運輸事業の兼營を目的として開設さるゝ場合が大部分を占むる。兩事業を兼營せんとする者は第一章及第二章の規定に依りて各別に手續を履踐すべきであるが内容に於て重複する所ある爲、事務簡捷の趣旨を

以て本條は右の場合に於ける免許、許可及認可に關し勅令を以て簡便なる規定を設け得ることとした。

(一)當初より兩事業兼營の免許を申請する者に對しては單一の手續を以て處理すること。自動車道事業に關する主務大臣は内務、鐵道兩大臣であるが専用自動車道を開設する自動車運輸事業に對する兩大臣間の關係は未だ明確に決定された所でないから、本條の勅令に依つて規定さるべき重要事項の一に屬する。

(二)先づ自動車道事業經營の免許を受けたる後、一般自動車道に依りて自動車運輸事業を經營せんとする者に對しては専用自動車道としての手續を省略することを得しむること、後者の申請の時期は問はない。假令(一)に依らざる場合に於ても一般自動車道竣功後となすべき理由はないからである。事業者にとりて兩事業兼營の經營權を有することは事業遂行上便益となる所多く、株式會社に在りては株主の募集も亦容易となるべきである。(本法は會社の設立を容易ならしむべき地方鐵道法第五條及第六條、軌道法第

二十一條の如き規定を缺ぐ)事業の助長發展を計る爲には可成的に自動車運輸事業の兼營を認むべきであるが、唯利欲滿足の爲有名無實の權利を保持せんとする者を取締らなければならぬ。併し一般自動車道の供用開始と自動車運輸事業の運輸開始とは同時なることを必要とせぬが故に後者の自然遅延するは止むを得ぬ所であらう。

(三)先づ専用自動車道を開設する自動車運輸事業經營の免許を受けたる後、自動車道事業を兼營せんとする者に對しては一般自動車道に關する手續を省略せしめ得ること及び後者の申請の時期を問はざること(二)に同じ。此場合に於て自動車道事業の經營については單に使用料金徴收の許可、工事方法變更の認可等を以て一般自動車を通行せしめ得るものと解する説があるが正當でない。自動車運輸事業と自動車道事業とは法上截然と區別さるゝ所であり、専用自動車道及一般自動車も亦その取扱性質を全く異にする。従つて一事業の免許が其の後に於ける他事業の兼營を含むものと解し或は一般自動車を通行せしむる専用自動車

道の存在を認めんとするが如きは本法の精神を根本的に没却するものである。事務簡捷の重んずべきは勿論であるが自動車道事業の兼營に依りて専用自動車道は全くその性質を變更し一般自動車道となるものなるが故に、之を認むる形式はあく迄免許なることを要する。本條の目的とする所は兩事業の兼營を認むること及び免許に關する申請手續の簡略竝に法上この種免許の單一性を規定することの三點を出ずるものではない。

理論的に謂へば自動車道の開設は鐵道軌道の敷設と之が利用方法を全く異にするものなるが故に、常に一般自動車を通行せしむる自動車道事業を經營するものとして免許さるべきを正當とする。殊に國土狹小、道路劣惡なる我國に於て閑散なる専用自動車道の交通が事實上獨占的地位を占め一般自動車の交通に對し門戸を閉すが如きは公共的施設としての效用を全うせしむる所以でない。即ち、専用自動車道の開設は左記の場合にのみ限定し其の場合に於ては常に自動車道事業の經營を原則とすべきものと考へられ

る。一般自動車より通行料金を徴收し而も之が金額を専用自動車の運賃及び入口に於ける個々の乗換の苦痛に比較して相當多額に決定する時は、事業収入は自動車運輸事業單獨の場合より増加して事業者は何等の損失を蒙るものではないからである。

イ 路線の短小部分に開設せらるゝものにして獨立使用の價値なき場合

ロ 特種遊覽の爲開設せらるゝものにして連絡道路のなき場合

ハ 之に並行する利用充分なる一般の道路存する場合

ニ 自動車道の第三作用たる運送機能充實して専用自動車の交通繁激の爲一般自動車の使用を容るゝ餘地なき場合
(兩事業の兼營と之が交通量とは重要な關係を有する。
交通閑散なる場合に於ては自動車道事業の兼營となり、繁激なる場合に於ては自動車運輸事業の兼營となる。後者の免許の場合に當りては駐車場の數を極めて制限するか或は待避設備をなさしむるかの方法に依る事を必要とする。)

本條の勅令は免許のみならず事業の讓渡、會社の合併等免許に依らずして兼營を生ずる場合に關しても適用されるが、何れの場合に於ても同一の一般自動車道に依る兩事業の兼營に限り一般自動車道と自動車運輸事業の路線とが全部に於ては一致せず一部のみ重複する場合を包含するが、單に一事業者の兼營と云ふに止り兩事業各々獨立する時は假令接續する場合に於ても各別なる手續に依らしむることとなる。又一般自動車道の供用を廢止して之を専用自動車道とし自動車運輸事業を經營せんとする場合及び自動車運輸事業を廢止してその専用自動車道を一般自動車道として自動車道事業を經營せんとする場合は本條の關する所でないこと云ふ迄もない。

他人の開設する一般自動車道を路線として自動車運輸事業を經營せんとする者ある場合に於ける主務大臣の免許と自動車道事業者との關係如何。この問題は一般の道路を路線とする場合に於ける主務大臣の免許と道路管理權の關係と同様に考察すべきものと思ふ。茲に於て、少しく所を得

ぬ嫌はあるが自動車道事業と之が道路の使用關係に就き一言する必要がある。所謂乗合免許の初期に於ては自動車及び之が運轉は全く危険視された爲に、免許の許否は單に一般交通其他に對する障害の有無に依つて決定さるに過ぎなかつた。而もこの時代に於ては乗合の道路使用關係は道路の用法に従ふ通常程度の使用としか認められなかつたが爲に交通上危険なしとする時は必ず之を免許せざるを得ざるものとされ、特定の道路に數十の營業者が群立するの狀態であつた。今日に於ける自動車運輸事業の收拾すべからざる混亂狀態は一にこの警察許可と普通使用との觀念に胚胎すると云ふも過言でない。然るに其の後、自動車の發達、車體の改造、收容力の増大するに従つて乗合は所謂固有の意義に於ける便乗の域を去つて獨立の目的を有する運輸事業となるに至つたが爲、免許も亦單なる警察上の支障の有無に依つて決定さるゝことなく、該地方に於ける乗合自動車の需要の有無、他の交通機關に及ぼす影響、事業の成否起業の計畫等を斟酌することとなり、免許は漸く保育助長

の方面に於ける公共事業の特許の性質を帯ぶるものとなつたのである。斯くの如き取扱の變轉に依り乗合は社會經濟上必然的に一の特權と看做さるゝに至り當該事業者は或る程度に於て排他的に特定の道路を使用する關係に立ち、その路線は乗合營業の重要な一要素を形成して路線の價値は事業の價値を決定し、事業の取引は一に路線の賣買たるの状態となつた。即ち、道路使用の態様はその目的内の用法に従ふものであるが、その性質は之と異なり路線の占用たるの感を呈することになつたのである。斯くの如く、他人の同様なる使用を排斥して事實上獨占的に路線營業を爲し得るものとさるゝ時は、道路の使用關係は全く自由普通の範圍を超越するものであり何等の處分なくして何人も當然に此の種の使用をなし得る權能を有するものとする事は出來ない。然も路線は無形の價値である。即ち、乗合營業に付ては絶對的支配權たる道路管理權に基く特別使用の許容ある事を必要とするは法理上當然の結論、ならざるを得ないのである。

然るに、法令の形式は右の變轉に伴はず依然舊態を持續した爲、自動車取締令第十二條に依る地方長官の免許ある時は當然特定の道路を路線として運輸事業を經營し得べきものの如く觀念されて來た。市道又は町村道を路線とする場合に於ても之が管理者たる市町村長は右の取扱を當然視して疑はず、維持管理に支障ある場合に於ても法令の根據無きを啣ち乍ら徒に拱手傍觀の態を續けてゐたのである。

道路警察權と道路管理權とは嚴格に對立する。地方長官と雖も自ら當該道路の管理者ならざる以上市町村長に對し之が特別使用を強制し得るものでない。假令乗合の道路使用がその用法に従ふものであり且つこの種の使用に關する適格の法令の形式なしとするも、市町村長はその獨自の見地より地方長官の警察許可の内容を拘束し得るは道路管理者たる資格に基く當然の權限に屬するものである。道路法が單に道路の定着有形的の使用なる占用(用法外の特別使用)に付きてのみ規定するの故を以て用法上の特別使用に關する道路管理者の權限を認めざるものと解するを得ざると共

に府縣知事が道路に關する市町村長の監督官廳なるの故を以て市町村長の管理權を當然代行し得るものと解する事も妥當でないからである。(軌道法は占用に付き特別規定を置く第四條) 地方長官の免許ありとするも、自動車運輸事業者が道路に標識を設置するに當り管理者は之を許可せざる事を得ると同様、特定の道路を路線とするに付き管理者は任意に公益の裁量に依りてその使用を許可せず又は單純ならざる許可を與ふる事が出来なくてはならない。從來、都市に於ける乗合の免許に當りては必ず道路管理者又は市の同意を経たるものに付きてのみ詮議すべしとする希望が種々の形式に依つて屢々建議された。この主張は都市交通機關の統制を唯一の目的とするものではあるが、必ずしも道路管理權の覺醒を意味せざるものと云ふ事も出来ないと思へる。

本法の制定に依つて自動車運輸事業の免許は主務大臣に於て之を統一する事となつた。而も之が免許には鐵道大臣が單獨に當るものとする内部的決定を見てゐる爲、以上述

べた關係は更に複雑とならざるを得ぬ。主務大臣の免許は警察禁止の解除を含むものでもなければ特別使用の許可を代行するものでもない。道路は國の營造物であり、自動車運輸事業も亦國の特許に係る、従つて本法第四條の免許は當然に總ての機關に分屬せしめられたる國家作用を包括するものであるとするが如きは行政組織の根本を解せざるものである。即ち、自動車運輸事業に關しては陸運機關の統制權と道路管理權と道路警察權とが鼎立し、各々獨自の分野を目的として各別の權限を行使し得るものとなさざるを得ない。この三者が如何にして調和さるゝかは甚だ興味ある問題である。目下、内務鐵道兩省に於ては本法を十一月一日から施行し得る様各自施行令の制定に努力しつゝある由である。私は右に述べた理論に基き次の規定を施行令に設くる事を要求し度い。一、主務大臣は免許に當り地方長官の意見を徵すること。二、免許の申請書には道路管理者の許可を受けたる事を證する書面を添付することを要すること。從來に於ても地方長官は乗合の免許に當り、事

實上道路の幅員構造に關し管理者の意見を徴してはるたがその手續は頗る曖昧なものであり而もその意見は絶對的に免許を拘束するものではなかつた。従つて本法の施行令に於ては、主務大臣の免許は道路管理權に基く許可ある事を前提とし管理者の許可に條件が附せられた場合は（例之道路の幅員狭小なる爲待避場を設置すべし）免許は單純であつても事業者は尙右の條件に従ふべきものなる事を明確にする必要がある。警察權と雖も勿論主務大臣は之を尊重する事を要するが、警察權は道路の絶對的支配權ではなく外廓より個別的に制限を加ふれば足るものであり而も現在の道路取締令、自動車取締令に依りその運用を期し得べきが故に主務大臣の免許の前提たらしむる事を必ずしも要求しない。危害の除去、秩序の維持は却て免許に伴ふ第二義的のものである。唯、地方長官の意見を徴するものとして主務大臣は免許前警察上の支障の有無を斟酌し得るものとすれば足るものと解する。

要するに特定の道路を路線とする事に對しては主務大臣

の免許に係らず道路管理者に絶對の權限がある。従つて之と同様に他人の開設する一般自動車道を路線とする場合に於ても主務大臣は自動車道事業者の意志に拘らず之を他人に免許する事を得ざるものとしなければならぬ。一般自動車道に於て自動車運輸事業を經營する事は一般自動車道本來の使用に屬するものと云ふ事を得ないからである。従つて、右の場合に於ける免許の申請書には自動車道事業者の許可又は承認を得たる事を證する書面を添付する事を要する様施行令で規定すべきである。（第二條に所謂通路を路線とする場合も同様、但し前號の説明参照）自動車道事業者が國（第五十七條）又は公共團體なる場合たると一般私人なる場合たるとその間に區別すべき理由はない。右の許可又は承認を得ざる場合は假令主務大臣の免許ありとするも、自動車道事業者はその運輸事業の自動車の通行を拒否する事が出来る。第五十二條第五號に所謂正當なる事由あるものと認めらるゝが故である。

又、先に述べたる如く自動車道事業者は自らその一般自

自動車道に依りて自動車運輸事業を兼營するを通常とする。従つて他人の自動車運輸事業の經營に關し何等容喙し得ざるものと爲す時は自動車道事業の經營は頗る不安ならざるを得ない。一時に多數の旅客又は物品を運送する自動車運輸事業の經營に依りて一般自動車の通行は減少するが故に之に依る事業収入も亦自然減少せざるを得ないからである。假令、使用料金算定の基礎を旅客員數又は積載量に置くとするも他人の自動車運輸事業を介在せしめざる事に依りて得る利益の全部を確保する事は困難と云はなければならぬ。一般自動車道の開設には巨額の資本を固定するものなるが故に自動車道事業者に於て自ら自動車運輸事業を兼營せんとする場合は他に優先して之を免許すべきであり、假令現在或は近き將來に於て之を經營せんとする計畫なしとするも自動車道事業者の意志は充分之を容れ（會社の定款に記載されたる目的が自動車道事業のみなる場合に於ても同斷。自動車道事業と自動車運輸事業とは相互に附帶事業たるの關係を有するものと解する）免許の條件に於

て反映せしむるを至當とする。第十一條第一項はこの場合に於て特に活用さるべき規定である。自動車道事業は嚴格なる意義に於て運送事業ではないが同條第三項の規定も亦準用したいものと思ふ。斯くの如き取扱ひに依つてのみ（二）に述べたる兼營の免許申請の弊害を一掃する事が出来るのである。無償の自動車道事業に付きても必要なる場合は使用料金徴收の認可を受くる事を得るが故にこの希望利益を保護する意味に於て同様に取扱ふべきである。

土地收用法第二條第四號に追加せられたる専用自動車道は嚴格にその敷地のみを意味する。専用自動車道は自動車運輸事業の一設備ではあるが、専用自動車道を開設する場合は總て自動車運輸事業そのものが土地を收用又は使用し得る事業となるのではない。従つて自動車運輸事業者が停留場の設置又は通信信號設備の爲道路を占用する必要がある場合に於ても絶對的に道路管理者の處分に服することを要する。管理者が正當の事由なくして右の占用の許可若は承認を拒み又は不相當なる占用料を定めたる時に於ても道路

法第二十九條の規定は適用されない。この規定の適用あるは専用自動車道の開設そのものに附随する占用の場合に限るものとしなければならない。

一般自動車道に依つて自動車道事業と自動車運輸事業とが共に經營さるゝ場合に於ては兩事業者が同一人なる否とを問はず、自動車道事業の免許の取消又は廢止は必然的に自動車運輸事業の廢止を伴ふ。

第三十四條 主務大臣又ハ地方長官（東京府ニ在リテハ警視總監

ヲ含ム、以下同シハ 必要アリト認ムルトキハ自動車運輸事業者又ハ自動車道事業者ナシテ事業上ノ報告ヲ爲サシメ、書類ヲ提出セシメ又ハ監査員ヲ派遣シテ事業ノ狀況ヲ監査セシムルコトヲ得

監督員ハ自動車運輸事業者若ハ自動車道事業者又ハ其ノ代表者若ハ其ノ他ノ従業者ニ説明ヲ求メ帳簿、書類及圖面ヲ檢閲スルコトヲ得

本條第一項は監督權の態様を明定したものである。然し乍ら地方長官が當然に監督權を有するは第三十五條に依る委任事項の範圍に限らるるが故に本條の規定は委任事項以

外に於ても獨立の監督權を認めたるものとも解する事を得る。従つて主務大臣の監督と地方長官の監督とは理論上重複する場合なきを保し難い。

本法に於て地方長官と稱する時は第二十二條の場合を除き凡て警視總監を含む。然し乍ら自動車道事業は勿論自動車運輸事業に在りても之が經營の免許は全く警察許可の性質を帯びざるものとなりたるが故に警視總監の監督權は、道路取締令及自動車取締令の適用ある當然の範圍に限定さるゝ事となる。即ち免許の申請書は東京府に於ては東京府知事を経由すべく提出すれば足るものと解する。併し警察上の支障の有無に付ては東京府知事より警視總監に合議すべきである。

第三十五條 本法ニ規定スル主務大臣ノ職權ノ一部ハ命令ノ定ムル所ニ依リ之ヲ地方長官ニ委任スルコトヲ得

本法に於て直接地方長官の職權を定めたるは第二十二條及第三十四條である。地方長官は地方官制第九條に依りて其の職權の一部を更に警察署長に委任する事を得る。

委任すべき事項の概略左の如し。但し重要なるものに付ては相當の制限が附せられる。

自動車運輸事業に關するもの、

一 臨時的のもの免許(第四條)

二 運輸開始の認可(第六條)

三 簡單なる専用自動車道の 工事施行及工事方法變更の

認可(第六條及第七條)

四 事業計畫變更の認可(第七條)

イ 運轉系統變更の認可

ロ 使用車輛變更の認可

ハ 運輸期間變更の認可

事業計畫の中右以外の事項の變更に付ては事業者の届出を以て足るものとする。

五 事業休止の許可(第十二條)

六 事業の停止(第十四條)

七 改善命令(第十條第一號、第二號及第六號)の中免許

又は認可が委任せられたる範圍の事項)

自動車道事業に關するもの、

一 供用開始の認可(第二十三條)

二 簡單なる事業計畫又は一般自動車道の工事方法變更の認可(第二十一條)

三 輕微なる改善命令(第二十五條)

第三十六條 本法又ハ本法ニ基キテ發スル命令ニ規定シタル事項

ニ付主務大臣又ハ地方長官ノ爲シタル處分ニ不服アル者ハ訴願ヲ爲スコトヲ得

主務大臣又は地方長官の爲したる處分に對しては汎く訴願を爲し得る事を規定した。即ち訴願の手續は訴願法に依るが訴願事項の制限は受けない。警察署長の處分に對しては本條は適用されぬが訴願を禁ずる趣旨ではないから訴願法に依れば足る。然し乍ら本法の趣旨よりすれば警察署長が本法の行政處分を爲す場合は皆無と言つてよい。地方長官がその職權の一部を警察署長に複委任する場合に於ても委任事項は検査又は書類の授受等些細な事項に限られ、右の問題の介在する餘地を存しないものと解せられる。

行政訴訟の提起も禁ずる趣旨でない。

第三十七條 國ニ於テ經營スル自動車運輸事業及自動車道事業ニ

付テハ第一條乃至第三條、第九條（會計ニ關スル規定ヲ除ク）、第十七條、第二十二條、第二十四條及第五十四條乃至第五十七條ノ規定ニ限リ本法ヲ適用ス

國ニ於テ自動車運輸事業又ハ自動車道事業ヲ經營セントスルトキハ當該官廳ハ主務大臣ニ協議ヲ爲スベシ

國ニ於テ自動車運輸事業ヲ經營シタル爲之ト路線ヲ共通ニスル自動車運輸事業者ガ其ノ區間ニ付事業ヲ繼續スルコト能ハザルニ至リタルトキ又ハ著シク收益ヲ減少スルニ至リタルトキハ政府ハ勅令ノ定ムル所ニ依リ其ノ事業者ノ受ケタル損失ヲ補償スルコトヲ得殘存路線ノミニ付事業ヲ繼續スルコト能ハザルニ至リタルトキ亦同シ

自動車運輸事業及自動車道事業の經營は一般私人のみならず公共團體又は國に付きても認められる。然し主として行政の客體が經營するものとして制定せられたる本法は國の經營に屬する場合に於て適用するを不可能又は不適當とする多くの規定を包含する。従つて本條は右の場合に於て適用すべき規定のみを掲げ且つ當該官廳は主務大臣に協議

すべき事を定めた。内務大臣（都市計畫法、國立公園法）

農林大臣或は北海道拓殖費に依つて經營さるる自動車運輸事業又は自動車道事業を想像し得るからである。

本法の制定に依つて自動車運輸事業に關する警察許可の思想は一掃され、主務大臣の免許は特別使用の許可と相俟つて所謂公共事業の特許の性質を有するものとなつた。事業者は之に依つて自動車運輸事業經營權なる公權を設立される。然し乍らこの權利は前號にも述べたる如く特定の道路に於ける法律上の獨占排地權を意味するものではなく單に本來國家の事業に屬すべきものを本法又は免許の條件に従つて自ら經營し得る事を國家に對し主張し得る内容のものに過ぎない。従つて同一の路線に付き更に他の者に自動車運輸事業が免許され或は國家が自ら之を經營する場合に於ても之を阻止する爲に右の權利を以て對抗する事を得ざるのみならず、權利を毀損せられたるものとして行政訴訟を提起する事も許されない。事實上自動車運輸事業の經營が多少獨占的傾向を有するは免許の取扱ひに基く反射的利

益が社會經濟上強調さるゝものに過ぎない。従つて右の場合に於て既存の事業者が事業を繼續する事能はざるに至りたる時又は著しく收盛を減少するに至りたる場合に於ても之に對する補償の問題に觸るゝ必要はないものと言はなければならぬ。實際に於て、既存の事業が基礎強固であり、經營堅實であり、且つ運輸の需要を充足する場合に於ては更に所を一にする同一事業の經營を免許するが如きは特許企業の性質上なすべからざる所であり、一路線に數營業の存立が是認さるゝは既存の事業のみにては地方の交通需要を満足せしめ得ざるが如き正當の事由ある場合に限るべきであるからである。

然るに、本條第三項には右の場合に於て國の經營に係るものなる時は既存事業者の受けたる損失を補償すべきものとする規定が設けられた。この規定は原案になくして衆議院を通過したるものを貴族院に於て追加せられたものである。法の形式を見るに鐵道は國有主義に依り軌道は公共團體の經營を中心とし本法は民間經營を原則とする。特定の

自動車運輸事業が地方の公共的利用を全うする場合に於て更に同一道路に國が之を經營するは特種の事情ある場合に於ける變則的取扱と看なければならぬ。斯くの如き補償規定の挿入を餘儀なくされた理由は一に主務大臣に對する自動車交通事業法の不信任の表明に外ならぬのである。從來、自動車運輸事業の經營簡便にして而も收益の多大なるに基き、鐵道省はその官制の改正によりて大資本を要する鐵道の敷設に代へ自動車運輸網計畫を確立するであらうとの推測が行はれた。この計畫自體は決して排斥すべきものではない。然しその基礎には公共の利益を目的とするよりは寧ろ收入の爲に收益を追求せんとする營利目的が多分に包含されてゐると看らるべき點がある。現在の岡崎多治見間所謂省營バスの公共事業的性質は少なからず疑はれてゐる。斯くの如き目的の爲に既存の民間事業者を壓迫して經營さるゝ自動車運輸事業は本法の趣旨に遠ざかる事甚だしきものと言はなければならぬ。單に強力にして資力充分なる經營者の前には既存の民間事業は自然消滅するの外な

きが故に補償とするならば公共團體の經營する場合に於ても同様の規定を設くべきであり又事業經營の不安を一掃する爲に補償規定を設けたりとするならば他の私人に免許する場合をも同様に取扱ふべきであるに拘らずこれ等の場合に關し規定を置かざりしは免許が一に主務大臣に係るが故に収入を唯一の目的とする打算的動機が介在せざるものと看られたからである。

自動車運輸事業が圓滿なる發達を遂ぐるに於ては一路線一營業主義こそ窮極の理想である。只、警察許可に基く亂設と事業そのものが未だ幼稚の域を脱せざる今日に於て地方交通狀況に適應する爲には過渡的に一路線に數營業の存在を認めなければならぬ。然し主務大臣の統制に基く免許條件又は改善命令に依つて漸次交通の需給は調節され遂には右の理想に到達するであらうと思はれる。

自動車道事業を國に於て經營する場合に付きては補償の規定を設けなかつた。自動車運輸事業の如く地理的に同一箇所を利用する事不可能なるのみならず假令既設一般自動

車道に接近又は並行して開設さるゝ場合に於ても鐵道の如く全國的大計畫網に基くものは今日に於て想像し得ず巨額なる資本の二重投下は國家的不經濟であるからである。然し乍ら自動車通事業と雖も特許企業であり本來國に屬すべきものなるが故に少くとも國又は公共團體に於て公益上必要ある場合に於ては自動車道事業を強制的に買收し得る旨の規定を設くるを至當とする。この點に關し觸るゝ事なきは明に本法の不備たるを失はない。自動車運輸事業と雖も前に述べた理想よりすれば寧ろ補償規定よりは買收規定を設くべきものであつて、如何なる場合に於ても國は當然に自動車運輸事業を經營し得べきものとし且つ既存事業者が事業を廢止したる時又は著しき收益の減少ありたる場合に關して補償するものとする方法の適當なりやは甚だ疑問なきを得ないのである。

補償の要件は先づ路線が共通なる事を要する。一部たると全部たるを問はぬが、路線が交叉する場合又は接近したる並行道路に各別に經營さるゝ場合には如何に既存事業

者が打撃を蒙るも法上補償すべき義務はない。この點は餘りに極端に過ぐる。次に共通區間の事業を既存事業者が第十二條の規定に依りて廢止するか又は著しく收益を減少したる事を要する。繼續する事能はずとは必ずしも永久的不能を言ふものでもない、従つて事業の休止も亦之に含まるゝものと解すべきである。不能は又絶對的不能なるを要しない、採算上經營甚だしく困難なる場合を包含する。單に

免許を受けたるのみにして運輸開始に至らざるものに付ても本規定は適用さるべきである、繼續なる文字に拘泥する必要はない。又收益の減少は共通區間のみに於ける減少を意味するものではなく殘存の共通せざる區間の收益が著しく減少したる場合をも意味する。従つて本項後段は單に殘存路線につき事業を繼續し得ざる場合につきてのみ規定したのである。殘存の意義は一路線の殘部なりや、殘りの獨立路線をも含むや明かでないが恐らく前者の意味に解すべきであらう。事業を繼續する事能はざるや否や、或は著しく收益を減少したるや否やに付き争ある場合に於ても結局

客觀的判斷に基く主務大臣の認定に俟つの外はない。條文には補償する事を得とあるが之は可能を示すと同時に義務をも定めたものに外ならぬ。法令の根據なくしてこの種の補償金を支出するは鐵道會計上困難を伴ふからである。而して本項の要件具備する時は事業者は常に損失補償の請求權を取得する。國は任意に補償すべきや否やを決定する自由を有しない。

損失補償價格の算定は甚だ困難な問題である。繼續不能の場合に於ては鐵道の場合と異り殘存物件は概して自動車のみに限られ而も之等は所を選ばず流用され得るものであるからである。收益減少の場合に於ても何を以て標準となすかは早急に決定する事を許さない。即ち本法に於ては算定標準を規定せず一に勅令の定むる所に委任した。

補償は自動車運輸事業相互間に於て右の條件の備はる場合に於てのみ認められる。國が自動車運輸事業を經營したる場合に於て之に接近又は並行する地方鐵道軌道等が甚だしき打撃を受けたる場合に於てもその損失を補償する方法

はない。然し乍ら若し鐵道又は軌道に依る運輸事業者が自ら自動車運輸事業を兼營せんとする場合に於ては可成的に他に優先して之が免許を與ふるを正當とする。只、事實經營の意志なく無實の權利を保持せんとする者のみを取締れば足る。

左に貴族院に於ける特別委員會の希望條件を附記しやう。一、は補償範圍の擴張であり、二、は主務大臣の職權の制限である。

一國に於て自動車運輸事業を經營したる爲既存の地方鐵道又は軌道に損害を與ふる場合に於ける補償問題に關しては政府に於て十分なる攻究を遂げ速に適當なる方案を立てられんことを望む

二國に於て經營する重要な自動車運輸事業に付ては鐵道會議の諮詢を経ることの制を設けられんことを望む

(未完)

關門連絡國道の企て

下關から門司を眺め、門司から下關を見てみると、大きな船舶が狭い海峡を東西に交通してゐる。其の中間を中小船舶が横斷して貨客を運んでゐる。夫れは陸から海へ、海から陸へ、實に詰らない光景だ。之をハドソン川畔に立つて延長一四五〇米のハドソン橋の交通を見てゐるのに比較すると、まだ日本人は科學の應用に依つて、我々を困らしてゐる大自然のいたずらを克服するだけの力が無いの痛感する。九州は日本の現勢力の何分の一かを占めてゐるなぞと高言してゐる九州人も、汽車から船へ船から汽車へと運ばれて喜んで居るイヤ満足して居るところは矢張り低級だ、振り返つて本道に於ける國道の施設を観るが可い、利根川に長さ六百間の橋が出来たり、四國の吉野川には長さ五百六十間の古川橋が架けられ、徳川時代から放任されてあつた天龍川や大井川乃至は濱名湖に橋が架けられてゐる今日此頃に、僅か五百間内外の海峡に橋が無いのは、本道との權衡がとれないでは無いか、夫れを想つて關門連絡の不便とに鑑みたら、内務省が此度計畫した事業に對し吾不關焉の態度は採れない筈だ。