

# 研究

## 道路交通について

中川正左

### 第一章 道路交通の意義

廣く道路と謂ふときは一般交通の用に供する土地を指すのであるが、現行道路法では一般交通の用に供する道路であつて、行政廳に於て其の路線を認定したものを道路と謂ふのである（大正八年四月法律第五八號道路法第一條。從て道路法では道路の要件として第一に一般交通の用に供するものであつて一般公衆の通行に供せらるゝことを要するのであるから、特定人や特定物の交通に供せらるゝ林道や専用自動車道の如きものは道路ではないのである。第二の要件

は行政廳にて路線を認定することを要するのであつて、例へば内務大臣が國道として路線を認定するとか或は府縣知事が府縣道の路線を認定するとか云ふ様に認定と云ふことが必要なのである。かくの如く道路法にては行政廳の認定を要するのであるから道路は總て國の營造物となるのである。即ち一般交通の用に供する道路の施設經營は一地方の利害には拘泥しないで、廣く國家的の見地に基づいて施設管理するのを適當なりとし、道路法は道路を國の營造物としたのであらうかと思ふ。

以上は道路法上の道路の意義であるが、經濟上では右の



法律上の道路は勿論廣く一般交通の用に供せらるゝものならば道路として之を取扱ふべきであらう。尙ほ自動車取締令（昭和八年八月内務省令第二三號）にては一般の道路の外、自動車道其他一般通行の用に供する場所をも道路と稱して居ることは注意を要する點である（自動車取締令第一條參照）

道路は陸上交通の中單に通路たるに過ぎないので、通常國家又は地方自治團體の如き公共團體の管理の下に置かれて居る。道路は凡ゆる陸上交通の中で吾等の最も頻繁に使用するものであるから、道路を使用する都度料金を徴せられては吾等の自由活動が非常に制限せられて到底自由自在に活動すること即ち通行の自由が自然に制限を受けることになるから道路は勢い無償使用と爲すべき性質を有するものなのである。又道路經營者の側から見ても、全國に亘る道路々線上にて一々距離に應じて通行料金を徴收するが如きことは到底實行出来ないから道路は其の性質上無償經營と爲すべきものである。此の如く無償使用であり又無償經營又は損失經濟に屬するものであるから、道路交通は之を

一個人の經營に委すべきものではなく國家又は地方公共團體の公共事業と爲すべきものである。道路は無償使用無償經營たるべきものであるから其の開設維持の費用は、通例租稅收入の如き一般歳入から支出せられ國民全部が之を負擔し一般國民が自由に之を利用するといふ建前になるのである。

然し乍ら道路も例外として有償的に經營せらるゝことがある。例へば明治四年の太政官布告によつて水路橋梁の場合と同じく道路に於ても自費又は共同出資によりて、是等の施設改善を爲した者に對しては、費用に應じ年限を定めて通行料を徴收することが出来るのである。又英米諸國に於て鐵道開通以前長距離運送の爲私營會社やトラストが道路を築造して使用料を徴收したターンパイク道路も亦此種に屬するものと謂つてよいのである。

現行道路法にては道路に接續する橋梁、渡船場は何れも道路法の規定に従ふものとせられて居るから、橋梁及渡船場は原則として無償使用のものであるが、特別の事情ある

場合には、管理者は有料の橋梁又は渡船場を設けることを得ることになり、管理者の許可を得たる者は一定の期間内橋錢又は渡錢を徴し得る橋梁又は渡船場を設置することが出来得るのである。

## 第二章 道路の種類

道路法にては道路を國道、府縣道、市道及町村道の四つに區別して居る。

第一國道 國道は所謂幹線道路に屬するもので道路構造令(大正八年十二月内務省令第二四號)によれば其の有効幅員は四間以上とし、山地其他特殊の個所に限り其の幅員を一間以内縮小することを得るのである(道路構造令第一條參照國道の勾配は三十五分の一以下である。道路を主管する内務大臣は左記路線に就き之を認定することになつて居る。

(一) 東京市より神宮、府縣廳所在地、師團司令部所在地、鎮守府所在地又は樞要の開港に達する路線

(二) 主として軍事の目的を有する路線

現に認定したるものは、主として軍事の目的を有する國道に於て七十八里餘を算し普通の國道總延長は二千〇六十七里餘に達して居る。

第二府縣道 府縣道は府縣内の幹線道路であつて、道路構造令によれば其の有効幅員は三間以上とし、山地其他特殊の個所に限り其の幅員を三尺以内縮小することを得。勾配は二十五分の一以下と定め、府縣知事は左記路線につき之を認定するのである。

一、府縣廳所在地より隣接府縣所在地又は府縣内の市役所々在地に達する路線

二、都市町村を連絡する重要な幹線にして其の沿線地方と密接の關係を有する樞要の地、港津又は鐵道停車場に達する路線

三、樞要の港津又は鐵道停車場と國道又は府縣道に連絡する路線

而して現に認定したる府縣道は總延長二萬五千二百八十二里を算して居る。

第三市道 市道は市内の路線につき市長が市道と認定したものであつて有效幅員は三間以上である。

第四町村道 町村道は町村内の路線につき町村長が町村道と認定したものであつて有效幅員は二間以上である。

市道町村道として認定されたものは二十一萬百五十六里であるから國道以下町村道に至る道路の總延長は實に二十三萬七千五百里餘に達して居るのである。

道路の管理者に就ては國道及府縣道は府縣知事が管理を爲し、市道は市長、町村道は町村長が管理するのを原則とする。唯だ六大都市に於ける國道及府縣道は市長をして管理せしめて居る。道路の管理者は道路の新設、改築、修繕維持を爲し、道路占用の許可、其他管理上必要な権限を有する。

道路の管理に要する費用の負擔に就ては、主として軍事の目的を有する國道と、主務大臣の指定した國道の新設改築に要する費用は國庫にて負擔するが其他の道路は其の管理者たる行政廳の統轄する府縣市町村の負擔となつて居

る。

そこで是等の地方公共團體は道路の費用を支辨する爲め其の一部の財源として受益者負擔又は損傷業者負擔等の特別負擔金を課し其他道路の占用料等を徴收する外總て公共團體の一般收入に依つて支辨して居る現狀である。然し、是等道路の管理に要する費用は相當多額に上るので、國庫は之に對して補助政策を採り、國道の新設改築費に對しては、其の二分の一、府縣道の改築費に對しては、其の三分の一を國庫より補助する制度を設けて居るのである。

第五自動車道 自動車道は専ら自動車の一般交通の用に供する道路を指す（昭和六年四月法律第五二號自動車交通事業法第十七條參照）と——一般自動車道と稱して居るのであるが、之は通常自動車専用道路に當るものである。此外に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つて居る（自動車交通事業法第十七條參照）そこで本法に依ると所謂自動車道の中には、一般自動車道と専用自動車道との二種が存する。從來一般自動車道は地

方長官が主務大臣の指示を受けて免許したのであるが、本法にては之を主務大臣の免許事項と爲し、一般自動車道を開設せんとする者は、事業計畫を定めて主務大臣の免許を受くることを要することとなつたのである。

次に専用自動車道は上記の如く自動車運輸事業者が其の事業用自動車の専用に供する處の通路を指すのであつて自動車的一般交通の用には供しないのであるから公共の道路ではないのであるのは注意を要する點である。

自動車道は専用である場合は勿論一般自動車道でも原則としては、有償にて經營することを認めて居るのである。

蓋し自動車道の開設には莫大な資本を要するのみでなく維持修繕費も亦多額の費用を要するから、經濟上から見れば鐵道軌道の敷設經營と殆んど差異がないからであらう。即ち法律上では自動車道と鐵道軌道とは性質が全然異つて居ても、經濟上から見れば兩者は相類似する點が多いのであるから、鐵道軌道が有償で經營せらるゝならば自動車道も亦有償で經營するのは當然のことであらう。但自動車道は

特別の事情あるときは、例外として無償にて自動車交通の用に供することもあり得るのは、一般道路が原則として無償使用であるのと同じの理由に因るものと見ても可からう。

### 第三章 自動車道及自動車道事業

#### 第一節 自動車道

自動車道又は自動車専用道路は伊太利にて初めて開設を見たのである。元來伊太利に於ける道路は昔時ローマロードと稱する羅馬を中心として發達したる世界最初の優良道路であつたが、近時に於ける伊國の道路は歐洲大戰による疲弊の爲め少しも改良せられず我國の道路に類似して居たので風光明媚なる地方に外國の旅行者を誘致することが出来ないから、一の觀光俱樂部が自動車のみ通行する道路開設案を樹てたのであるが、伊國の國法として斯の如き俱樂部が道路を計畫することは許されないもので新にミランに於ける自動車道路會社を設立し一九二三年十二月土木大藏

兩大臣の免許を得自動車道路を開設することゝなつた。此計畫が最初に實行せられたのはミランを中心として北部伊太利の風光明媚な地方を連絡する延長八十六軒の道路である。

其の幅員は十メートル乃至十二メートルで、アスファルト、コンクリートにて鋪裝せられ、最急勾配は六乃至七パーセント最小半徑は半徑百メートルに制限せられ、建設費は一軒當り八十八萬リラであつて、使用料としては一車十五リラ乃至二十五リラを徴収する。此工事に着手する際にはムツツリニ首相自ら臨場して鉄入の式を行ひ、一九二五年十二月の開通式には皇帝陛下の行幸ありて各國に先鞭をつけて開設したる自動車専用道路の前途を祝福せられたといふことである。爾來伊國にては此専用道路計畫は至る處に行はれ、一九三三年末迄に八百軒の開設を見るに至つたのである。自動車道は會社専用のバスを運轉するの外、一般の貨物乗用自動車を通行料を徴して通過せしむるので、自動車道の出入口には監視所を設け出入自動車に通行券を發賣して居る。ミランの自動車道は地の利を得四時の

交通に大なる變化がないのが非常な強味であつて政府の助成と當事者の經營とが宜しきを得て著しい發達を遂げたのである。

獨逸にて自動車道が初めて造られたのは、伯林ワンゼー間九軒の延長であつて幅員は二十メートルである。次にケルン、デセルドルフ間が開設せられたが是等は個人又は縣によりて經營せられて居る。然るにヒットラー政府となつてから獨逸國內に於ける自動車道の充實計畫を爲すと同時に鐵道と自動車との協調を期する爲獨逸國有鐵道株式會社の中に自動車局を設けて路線の選定、工事の施行及バスの經營等を取扱はしめて居る。尙ほヒットラーの計畫した自動車道網は一九三四年四月に發表せられ先づ第一期工事として全國に六千五百軒の自動車道を造ることになつて居り一軒の開設費は五十萬マーカーであつて、ヒットラーは自動車道最初の起工式に自ら鉄入を爲し「從來は一國の文明は鐵道の密度に依り測つたけれど將來は自動車道の密度に依つて測る様になるだらう」と述べ大に自動車道の發達に

力を入れて居るのである、佛國にても自動車道は諸所に實現を見つゝある狀況である。

英米にては道路及街路は最もよく改良せられて居り此點に於ても所謂先進國を以て誇つて居るのである。大正十五年九月伊國ミランにて萬國道路會議が開かれ我政府からも代表委員を派遣したのであるが、其の會議で伊太利委員は自動車専用道路の開設を推奨する案を提出したのである。

即ち伊國にては世界の魁をして自動車道路を開設したから最も得意の事として此案を提出し自動車専用道路の開設及經營を個人に特許するのがよいと云ふ説明をしたのであるが、英米兩國委員は此案に反對し抑も道路は一般自動車の通行を目的として計畫せらるべきものであつて、吾々の國にては此の如き計畫の下に公費を以て一般道路の改良を實行して居るから自動車専用道路を個人に特許し料金を徴收するが如き伊國の案には賛成しないといふ意見であつたのである。かゝる英米委員の反對意見ありたるが爲、自動車専用道路を參國の推奨するの案は成立する迄には至らな

かつたのである。然し會議にては反對をしたにも拘らず、英米にても例外として自動車専用道路を造る必要があると云ふ聲は漸次に高くなり、英國にては倫敦ブライトン間約四十哩の自動車道路が開設せられ米國にても一九二七年開設せられたる紐育ニュージャシー間のハドソン河底のホランドトンネルに依る自動車専用道路の如きもの其他計畫中の自動車専用道路は自動車の有する高速度の機能を遺憾なく發揮せしむるが爲め漸次開設を見んとする情勢に置かれて居る。

自動車道は伊太利の實例に示すが如く一般道路の劣悪なる個所又は一般道路の改良が自動車の普及發達に副はない國々に於て特に開設の必要がある譯である。

我國の如き一般道路の改良が遅れて居て、最近大都市内又は都市間を運ぬる若干の道路が僅かに現代的の道路といふことを得べきも、大局視察に於て我國の道路は未だ幼稚の域を脱せないから、近時著しく發達したる自動車を自由に通行せしむることは甚だ困難なのである。さりとて今俄

かに全國に亘る在來の道路を公費を以て改良する様なことは財政經濟上到底許さないことであるから、自動車道路の開設を出願する者があれば之を許可して其の經營を助成するのが寧ろ適切な方策であると認められたのである。

然るに自動車専用道路を規律する法制は從來明治四十二年の太政官布告第六四八號に依り取扱つて來たのである。今此布告の趣旨を見るに元來交通機關の經營は政府の事業であるのを原則とするも、明治の初年之に例外を認め個人又は會社にて道路を開鑿したり橋梁を架設したり治水事業を爲し其他交通機關を經營する者があれば民間企業であつても之を許可する。其の場合に料金を取つても可いと云ふ趣旨なのである。そこで内務省は此太政官布告の趣旨に従つて自動車道の出願をする者があれば、之を許可する旨を大正十五年に決定したのである。それで名前は自動車道路であるけれど、其の實質は一種の賃取道路に過ぎないのである。此布告に基づき現に自動車道路の開設を見たのは大正十五年八月大船片瀬間の自動車専用道路を始め二十

四線の企業なのである。

然るに昭和六年四月制定せられたる法律第五二號自動車交通事業法によりて茲に自動車道に關する法制は始めて完備するに至つたのである。用法によれば自動車道は専ら自動車の一一般交通の用に供する道路を云ふと定め之を一般自動車道と名づけた之は右の自動車専用道路に相當するものである。此外専用自動車道と稱するものの規定があつて、自動車運輸事業者が其の事業用自動車の専用にする通路を云ふとなつてゐる（自動車交通事業法第十七條参照）

一般自動車道は道路の一種であつて自動車専用道路に當るのであるが専用自動車道は一般交通の用に供しないのであるから一般道路ではないのであることは前述した通である。

從來自動車道は地方長官が主務大臣の指示を受けて免許したのであるが同法では主務大臣の免許事項と爲し一般自動車道を開設せんとする者は使用料金其他に關する事業計畫を定め主務大臣の免許を受くることを要することゝなつ



たのである(同法第十七條第十八條參照)

一般自動車道構造令(昭和八年八月内務鐵道省令)によると自動車道は二車線以上の有效幅員を有せしむることを要し、一車線の幅員は三米とする但し四車線以上と爲す場合に於ては一車線の幅員を二米七五と爲すことを得るのである(一般自動車道構造令第一條)有效路面の兩側には幅員五十糎以上の路肩を設くるものとし(同令第二條)縦斷勾配は二十分の一より急なることを得ざるものとし、曲線の半徑は三百米以上とする(同令第三條、第五條)。有效路面は適當なる材料を以て鋪裝すべく橋梁溝橋其他の工作物は六廳以上の自動車の通過に耐ふる構造と爲すべしと規定してある。

(同令第十二條、第十一條)

一般自動車は一般の道路、自動車道、一般通行の用に供する通路、鐵道、軌道等と平面交叉を爲すことを得ざるものとし特別の事由あるときには適當なる保安設備を設けて一般の道路又は通路と平面交叉を爲すことを得る旨を規定し更に屈曲部其他必要ある個所には信號及照明の設備を爲

すべく適當の距離毎に通信設備を爲し駐車場、給油所、事務員駐在所其他必要なる箇所との通信を容易ならしむべき旨を規定して居る(一般自動車構造令第十六條乃至第二十三條參照)

## 第二節 自動車道事業

自動車道事業は一般自動車道を開設し有償又は無償にて専ら自動車の一般交通の用に供する事業である(自動車交通事業法第十七條參照)

自動車道は道路の一種であるから普通道路の如く國の營造物として行政廳の管理と爲すことが寧ろ至當であるとも云ふことが出来る。殊に使用料を徴收して自動車道の經營を爲さしむることは道路の無償使用の原則に反するのみではなく、自動車道の開設は却て普通道路の改良を阻止するものではあるまいかと云ふ議論もあり得るのであるが、我國の道路は其の延長は國の面積に比し世界第一とも云へるが道路は至つて粗惡であつて之を改良して自動車を自由に通行せしむることは近き將來に於て到底期待し得られない

から、寧ろ伊太利の例に倣ひ民間の自動車道事業者をして  
 自動車道の開設及經營を爲さしめんとしたのであらふ。又  
 一方から云へば自動車の利用を爲す者は今日國民の一小部  
 分であるのに一般國民の負擔に於て自動車道の開設維持を  
 爲すことは社會經濟政策上から見て面白くないとも云ひ得

るから旁々自動車道事業の免許經營と云ふことが必要とな  
 つたのであらふと思ふ。  
 今日完成せられて居る自動車道事業を見ると左の如くで  
 ある。

(昭和九年六月現在)

道府縣	事業者	起	終	點	延長 幅員	路面構造	興業費	一杆當對興業費 設建益金率
北海道	旭自動車株式會社	自函館市大森町	自龜田郡湯川村	延長 九〇米	九〇	砂利敷	二〇,〇〇〇	四、三七六
和歌山	高野山參詣自動車株式會社	自伊都郡九度山町推出	至同 郡高野村高野山	一三、四〇	四・五	同	二四、九九八	一八〇、〇〇〇 △
奈良	生駒登山自動車株式會社	生駒郡北生駒村		一、九〇	五・四		四、二六五	二六、五〇八
大阪	石切自動車株式會社	中河内郡大戸村石切		一・〇〇	五・五	コンクリート	二九、〇〇八	二六、四四五
山梨	富士山自動車株式會社	南都留郡福地村	自上山吉田	七・四〇	六・〇	砂利敷	五、五〇〇	七、三六五
神奈川	日本自動車株式會社	自鎌倉郡小坂村宇大船	至同 郡川口村字片瀬	六・八五	七・二	コンクリート	三〇〇,〇〇〇	八七、七一九
愛知	名岐自動車株式會社	1 名古屋市東區柳町	同 市同區七夕町	〇・七				
		2 西春日井郡菰野村	同 郡庄内村	一・三				
		3 西春日井郡山田村	葉栗郡北方村	二・七			一、五〇〇,〇〇〇	五、一〇一
岐阜	岐阜自動車株式會社	4 岐阜縣羽島郡笠松村	岐阜市神田町	五・八				

愛知 三州自動車株式會社  
 1 豊橋市東田町 一・五二 五・四  
 2 八名郡下川村 四・八〇 ……  
 3 寶飯郡豊川町地内 〇・七三 七・三  
 一五〇,〇〇〇 三五,五一一

北海道 小樽定山溪自動車株式會社  
 自小樽郡朝里村 二八・八二 五・五  
 至札幌郡豊岸村宇定山溪 二四・〇九 六・〇  
 至田方郡函南村宇國見嶽熱海峠 二四・〇九 六・〇  
 至駿東郡富士岡村宇山長尾峠 一八・五〇 七・三  
 至長野縣輕井澤町沓掛 一八・五〇 七・三  
 至群馬縣嬭戀村鬼押出岩 一八・五〇 七・三  
 至東牟婁郡那智村大字市野 六・三 三・七  
 至同 郡色川村大字南平野 一・八五 七・〇  
 自足柄下郡宮城野村強羅 七・三五 七・〇  
 自同 郡北箱根村湖尻 一・五〇 七・〇  
 自同 郡同 村大芝 一・五〇 七・〇  
 自足柄下郡宮城野村強羅 一〇一,500 六八,四三三  
 自同 郡北箱根村湖尻 二六,八六八 二四,八六八  
 自同 郡同 村大芝 二六,八六八 二四,八六八

静岡 駿豆鐵道株式會社  
 自田方郡函南村宇國見嶽熱海峠 二四・〇九 六・〇  
 至駿東郡富士岡村宇山長尾峠 二四・〇九 六・〇  
 至長野縣輕井澤町沓掛 一八・五〇 七・三  
 至群馬縣嬭戀村鬼押出岩 一八・五〇 七・三  
 至東牟婁郡那智村大字市野 六・三 三・七  
 至同 郡色川村大字南平野 一・八五 七・〇  
 自足柄下郡宮城野村強羅 七・三五 七・〇  
 自同 郡北箱根村湖尻 一・五〇 七・〇  
 自同 郡同 村大芝 一・五〇 七・〇  
 自足柄下郡宮城野村強羅 一〇一,500 六八,四三三  
 自同 郡北箱根村湖尻 二六,八六八 二四,八六八  
 自同 郡同 村大芝 二六,八六八 二四,八六八

和歌山 熊野中央自動車株式會社  
 自東牟婁郡那智村大字市野 六・三 三・七  
 至同 郡色川村大字南平野 一・八五 七・〇  
 自足柄下郡宮城野村強羅 七・三五 七・〇  
 自同 郡北箱根村湖尻 一・五〇 七・〇  
 自同 郡同 村大芝 一・五〇 七・〇  
 自足柄下郡宮城野村強羅 一〇一,500 六八,四三三  
 自同 郡北箱根村湖尻 二六,八六八 二四,八六八  
 自同 郡同 村大芝 二六,八六八 二四,八六八

神奈川 箱根遊船株式會社  
 自足柄下郡宮城野村強羅 七・三五 七・〇  
 自同 郡北箱根村湖尻 一・五〇 七・〇  
 自同 郡同 村大芝 一・五〇 七・〇  
 自足柄下郡宮城野村強羅 一〇一,500 六八,四三三  
 自同 郡北箱根村湖尻 二六,八六八 二四,八六八  
 自同 郡同 村大芝 二六,八六八 二四,八六八

神奈川 富士箱根自動車株式會社  
 自足柄下郡宮城野村強羅 一・五〇 七・〇  
 自同 郡北箱根村湖尻 一・五〇 七・〇  
 自同 郡同 村大芝 一・五〇 七・〇  
 自足柄下郡宮城野村強羅 一〇一,500 六八,四三三  
 自同 郡北箱根村湖尻 二六,八六八 二四,八六八  
 自同 郡同 村大芝 二六,八六八 二四,八六八

兵庫 阪神國道自動車株式會社  
 自武庫郡大庄村西大島 二・三三 七・九  
 至川邊郡小濱村川面 一〇・九九 六・〇  
 自吾妻郡嬭戀村鬼押出岩 一〇・九九 六・〇  
 至同 郡同 村萬座溫泉 三・〇〇 六・〇  
 自吾妻郡嬭戀村萬座溫泉 三・〇〇 六・〇  
 至同 郡草津 三・〇〇 六・〇  
 自上都賀郡日光町鋼索鐵道終點 二・三三 六・九  
 至同 郡同 町中宮祠 二・三三 六・九  
 自足柄下郡元箱根村舊札場 五・三三 七・〇  
 至同 郡仙石原村片平 五・三三 七・〇

群馬 箱根會社  
 自武庫郡大庄村西大島 二・三三 七・九  
 至川邊郡小濱村川面 一〇・九九 六・〇  
 自吾妻郡嬭戀村鬼押出岩 一〇・九九 六・〇  
 至同 郡同 村萬座溫泉 三・〇〇 六・〇  
 自吾妻郡嬭戀村萬座溫泉 三・〇〇 六・〇  
 至同 郡草津 三・〇〇 六・〇  
 自上都賀郡日光町鋼索鐵道終點 二・三三 六・九  
 至同 郡同 町中宮祠 二・三三 六・九  
 自足柄下郡元箱根村舊札場 五・三三 七・〇  
 至同 郡仙石原村片平 五・三三 七・〇

栃木 日光登山鐵道株式會社  
 自上都賀郡日光町鋼索鐵道終點 二・三三 六・九  
 至同 郡同 町中宮祠 二・三三 六・九  
 自足柄下郡元箱根村舊札場 五・三三 七・〇  
 至同 郡仙石原村片平 五・三三 七・〇

神奈川 富士箱根自動車株式會社  
 自足柄下郡宮城野村強羅 一・五〇 七・〇  
 自同 郡北箱根村湖尻 一・五〇 七・〇  
 自同 郡同 村大芝 一・五〇 七・〇  
 自足柄下郡宮城野村強羅 一〇一,500 六八,四三三  
 自同 郡北箱根村湖尻 二六,八六八 二四,八六八  
 自同 郡同 村大芝 二六,八六八 二四,八六八

神奈川	箱根遊船會社	自足柄下郡宮城野村強羅 至同 郡元箱根村湖尻 至同 郡仙石原村臺ヶ嶽 至同 郡元箱根村大湧谷	六、四三三 七・〇 一、五二〇	一八式、〇〇〇 三、二五八
和歌山	明光バス株式會社	自西牟婁郡西富田村大字堅田 至同 郡瀬戸鉛山村網不知間	四・〇 六・〇	二四七、七〇〇 六、九二五
奈良	大峯登山自動車株式會社	自吉野郡吉野町大字 吉野山 至同 郡天川村大字洞川字山上嶽	二・二 六・〇	二五、〇〇〇 二、二七九
三重	喜多喜久治宇治山田市大字館田宇岩井田山地区内	〇・四八 二四・四二	二、一〇〇 八七五、〇八・二五 三、八〇〇	三、九〇元
合 計				

自動車道事業の開設經營は前記の如く概して良好なる成績を示して居ない之は開設した土地が自動車の交通頻繁でないのと興業費が比較的割高であるが爲めではあるまいか

自動車道開設の目的は一方積極的には自動車の運輸能率の増進であり、他方消極的には運轉經費の節約である前者即ち運輸能率の増進は即ち快速力、安全、正確快適等を目指し、後者即ち運轉經費の節約はガソリン、タイヤー消耗量の節減と車輛修理費の輕減を指すのである。

米國に於て經驗せる結果を見ると左表の如き割合を示す

ガソリン	消費量	タイヤー	修理費
一、〇〇〇	一、〇〇〇	一、〇〇〇	一、〇〇〇

中級道路	一、二〇	二、二二	一、二〇
下級道路	一、四七	二、九〇	一、四七

ガソリン一ガロンの走行哩

道路の種類	普通	可なりの良き可なりの可なりの	コンクリ
走行哩	五、七	七、二九	九、九
	七、二九	九、九	九、八八
	九、八八	一二、七	

自動車道事業を經營せんとする者は鐵道事業の如く先づ事業計畫を定め主務大臣の免許を受けることを要す。此の免許を受けたる者は工事方法を定め指定の期間内に工事施行の認可を申請し、工事施行の認可を受けたるときは指定期間内に自動車道の工事に着手し竣功するのである。又事

業計畫や工事方法の変更は主務大臣の認可を受けることを要するのである。

自動車道事業は獨占的公共的の事業であつて一見鐵道事業と極めて類似して居る様である。然るに鐵道事業は運送營業であるに拘らず、自動車道事業は有償の場合と無償の場合とがあり、有償の場合は大體鐵道と同様一種の企業と見てもよいのであるが、無償の場合は利益の獲得を目的としないのであるから寧ろ一般道路と同じく營造物の一種と見るべきであらふ。

自動車道の使用料金は如何なる標準によりて之を定むべきかと云ふに此問題は自動車道事業を經營するに當り最も困難であり且最も重要な問題なのである。自動車道の元祖である伊國では使用料金を成るべく低廉に評定する爲めガソリンやタイヤの消耗量の節約といふ見地からして使用料金を算出するので、使用料金は甚だしく低廉になるのである。即ち一車に付十五リラ乃至二十リラを徴收すると云ふことであるから我國にても成るべく伊國の例に倣つて廉價

な使用料金を制定することを希望する。

次に主務大臣は公益上必要ありと認むるときは自動車道事業者に對し左に掲ぐる事項を命ずることを得るのである

一、使用料金其他に關する事業計畫又は自動車道の工事方法を變更せしむること

二、自動車道又は其附屬物件の改善を爲さしむること

三、免許、許可又は認可に附したる條件を變更すること  
自動車道事業者は主務大臣の認可を受けて自動車道の供用を開始したり全部又は一部の供用を休止したり又は廢止することが出來得る。

主務大臣は左の場合に於ては自動車道事業經營の免許の全部又は一部を取消したり停止したりすることが出來るのである。

一、法令又は免許、許可若は認可に附したる條件に違反したるとき

二、法令に基きて爲したる處分又は免許、許可若は認可に附たる條件に基きて爲したる處分に違反したるとき

三、主務大臣の指定する期間内に工事を竣功せず其他許

可又は認可を受けたる事項を故なく實施せざるとき

四、事業の經營不確實又は資産状態の著しき不良其他の

爲事業を繼續するに適せずと認めたるとき

五、公益を害する行爲を爲したるとき

#### 第四章 自動車運輸事業

自動車運輸事業は一般交通の用に供する爲路線を定め定期に自動車を行して旅客又は物品を運送する事業を謂ふのである(自動車交通事業法第一條)今左に之を説明すると

第一自動車とは原動機を用ひ軌條に依らずして運轉する車輛を謂ふ(昭和八年八月内務省令第二三號自動車取締令第一條)即ち自動車は第一に原動機を用ひて運轉すること第二に軌道又は軌條に依らずして運轉する車輛である。原動機の種類は蒸汽でも電氣でも内燃機でも差支へはないが、原動機を用ひないで努力を動かす自轉車の如きは自動車ではない又原動機を用ひて走行する車輛でもガソリン・カーの

如く軌條上を走るものは自動車ではないのである。尙ほ自動車を分ちて普通自動車、特殊自動車及び小型自動車の三種とする。

第二自動車運輸事業は一般交通に供する爲、旅客又は物品を運送するものである。即ち一般の旅客貨物を運送するものである彼の所謂營業用自動車であつても自家用のものは茲に謂ふ自動車運輸事業ではないのである。從て會社の工場にて其の製品を運ぶ爲め使用する自動車とか百貨店が顧客を送迎する自動車は何れも専用の自動車であつて自動車運輸事業の自動車ではない(之を非營業者のバスと呼ぶ)第三自動車運輸事業では定期に路線を定めて運行することを要する。定期自動車は豫め時間を定めて置いて常に運轉するものであつて、不定期でなく又臨時的でないことを要する。次に自動車運輸事業では路線を定めて運行することを要する。此の路線は一般の道路、自動車道又は一般通行の用に供する通路に依るべきである(自動車交通事業法第二條)茲に一般通行の用に供する通路と云ふのは一般道路

に準すべき私設道路を指すのである。

第四自動車運輸事業に付ては路線の幅員に應じて使用すべき旅客自動車の輛數其他事業の基準を定められてある。

例へば六大都市の市内のみの交通を目的とする自動車は、主として十五米以上の幅員を有する路線に在りては十六人以上の坐席定員を有する車たることを要し、九米以上の幅員を有する路線に在りては十二人以上の坐席定員を有する車、主として五米以上の幅員を有する路線に在りては八人以上の坐席定員を有する車、主として五米未満の幅員を有する路線に在りては六人以上の坐席定員を有する車たることを要する旨を規定し、地方の乗合自動車事業にても使用輛數は修繕其他の場合に使用する爲相當の豫備車を備ふる必要があるので最小限二輛たることを要すると云ふ様な基準を設けて居るのである（鐵道省令第四號自動車運輸事業基準規程）

以上は大體自動車交通事業法及附屬法令の規定について説明したのであるが從來の自動車運輸事業は一定の準據法

規によらず地方長官がドン／＼免許したものであるから、僅かに一臺の自動車を以て乗合營業を爲して居るものもあり、路線の延長も區々であつて極めて短少のものも存在することは言を俟たないのである。

昭和九年十二月末の調査に依ると全國に約十一萬六千軒の路線と二萬六百臺の車輛數を有する三千五百の乗合自動車業者があり、又一萬七千軒の路線と六百臺の貨物自動車を有する四百人の業者がある。

自動車運送は船舶運送に於けると同様僅かに一臺の自動車を以て運送營業を爲し得ることは小規模な乗合自動車業又は貨物自動車業、圓タク自動車業、貸切自動車業に於て其の例を見るのである。殊に東京府にては一萬一千餘臺の圓タク業が許可されて居るが、其の内約八割は一人一車で營業をして居ると云ふ。かくの如きは鐵道事業と全然異つて營業資金を固定すること少く且つ許可手續は簡單であり短時日内に容易に營業を開始し得るのであるから企業としては相當有利であり將來益發達の見込が存すると思ふ。