

研究

アメリカに於ける

交通統制の現況と革新の指標 (一)

武若時一郎



第一部 交通統制の發展

現代の交通は極度の複雑性をその特徴とする。政府對運送業者の關係の調整、といふ數十年來の懸案が今猶ほ殘存してゐるのである。この問題は決して簡單なものではないのみならず、軌近陸運、水運、及び空運に對する設備の創設及び改良といふ方面に於ける行政的活動の擴大、並びにこれに伴ふ交通機關の數量及び型式の増加に依つて一層複

雜化して來たのである。

新しい型式の交通機關が出現した。一般に政府に依つて設置される着陸設備に依頼し、且つその航空操作については一般に政府に依つて設置及び維持される諸設備に依頼する商業飛行機が即ち之である。舊い型式のものが再現した。道路上を走る貨物自動車が之である。道路にはこの外に、タクシー、乗合自動車等の請負契約に依つて運行する交通機關もあれば、全然所有者自身の使用及び便宜のため

に運行される車輛もある。前者は一般運送業者と競争し、後者は自家の役務を以て一般運送業者の役務に代用するものである。政府の費用に於て改良及び維持される内陸水路に於ては、政府の所有及び經營に係る弊があり、また政府に依つて設置及び維持される諸設備を利用して經營される私有の弊もある。政府の築造及び經營に係る運河に依つて内陸水路と聯絡せられた沿海には、政府の助成の下に活動を行つてゐる運送業者が存在する。

總てこれらの交通事業者は互ひに共通する一の特質を持つてゐる。その資本が動産の形態を採つてゐることがそれである。營業の成績が芳しくないことが判明した際には、一定の手續を踐めば、他の舞臺に移行することが出来るし、また愈々最後の窮境に立ち至れば清算することも出来る。ところが鐵道は、恒久性を有する軌條及び各種工作物の存するために、これをなし得ないのである。このことは交通戰場に於けるも一人の競争者たる地下鐵とも同様である。

政府が運送業者相互間及び他の型式の運送業者との間に於ける競争の促進と、長年月の裡に競争の重壓に持ち耐へることの出來た唯一の機關たる鐵道に對する嚴重なる取締、といふ二つの矛盾した政策を固執してゐるために、問題は愈々複雑化して來たのである。

種々の型式の運送機關の間、及び同一の型式の運送機關に在つても個々の組織内に於ける各種の利害關係、即ち所有者と優先權を有する債權者との利害關係、使用人の利害關係、更にその事務的方面に従事する者と各種の勞働に従事する者との利害關係、及び荷主と旅客との利害關係に對する政府の關係を調整するといふ關聯的な問題が存在する。あらゆる種類の納稅者及び消費者の利益、これらの者の福祉の保全こそ、正に政府の果すべき責務なのである。更に交通に關する事項（財政方針、道路管理及び警察に關する諸問題を含む）について、中央政府と州政府との間の關係を調整するといふ問題もある。

何時の世にも、鐵道は問題の種であつた。鐵道の現出そのものが人的關係の廣汎なる再調整を必要とする幾多の問題を創造したのであつた。土地所有者、水路、賃取道路、乗合馬車及び旅館業者は總て鐵道の出現による影響を受けたのである。鐵道が特許を受け、資金を調達し、建設を完了し得るに至るまでには、これらの關係者の反對並びに世人の情性的な無關心及び懷疑と戰つて、之を克服しなければならなかつたのである。鐵道の發達は有ゆる方面に新しい問題を發生せしめた。工學上、技術上、經營上及び職制上の諸問題並びに路線、運賃及び役務の問題が即ち之である。例へば數市數州に亘る連絡運輸の、軌間及び裝置の差異に關する問題、郵便事業の問題、軍事使用の問題、保安設備の問題、補助金及び特典の附與に關する問題、會計方法の問題、整理その他會社の相互關係に關する問題、鐵道の政治關係及び鐵道に對する政治的干渉の問題といつた様な、多種多様の公共的關係の存する問題が簇生した。鐵道自身も亦、租稅免除の特典を享樂し、逋脫の實行に没頭

し、また不當な奢附強請に惱まされてゐる。競争相手たる交通機關との關係を小康状態に持つて行つたことも一再に止まらないが、その手段たるや頗る問題たるものが少くなかつた。然し斯る状態は政府の活動と新規の設備及び新規の形態の競争の導入とに依つて攪亂された。今や鐵道の敵手は空に在り、水上に在り、また道路に在つて、競争は愈々複雑となり、脊後の力は益々強力となつて來た。年中絶え間のない鐵道問題から、交通問題が派生して、今日の政治的及び經濟的統卒者に挑戰して來たのである。

鐵道統制は鐵道同様に古い歴史を有する問題である。それは極く初期のイギリスの特許狀に始まる。最初のアメリカの鐵道は、或る程度まで經濟的安定を得てゐた大西洋沿岸の諸州に計畫された。これら諸州に於ける諸條件は、大體イギリスの諸條件と似た様なものであつた。そこでイギリスの經驗がアメリカの立法者並びにアメリカの鐵道經營の直接的關係者に對する安全なる指導者として依頼されることになつた。ところがイギリスの鐵道特許狀自體は、事

の性質上制限主義であつた貨取道路特許狀に基礎をおいたものであつた。

初期のアメリカの特許狀については茲で詳しく説く必要はないが、その發達の最初の段階に於ては、アメリカの鐵道は種々の方法に依る統制の對象となつてゐたことを指摘しておかねばならない。初期の特許狀はいづれも、私有財産の收用の取扱に關する規定を掲げてゐた。またその多くは最高の運賃及び料金（實行し難い程の高率を定めたものも少くなかつた）を特定してゐた。取締役の住居の資格を規定したのもあつた。また一人に依つて所有された株式の表決權はその株式數の増加に従つて遞減すべき旨を規定したのもあつた。これらの特許狀の中には、州の買收權が留保されてゐるものもあつた。また投資に對する收益が一定の歩合を超過する場合には、料金を低減するために立法議會の權利を留保したものもあつた。また株主又は立法議會、又はこれら兩者に對する毎年の報告は、一般に要求された。生命及び財産の保安に關する規定も稀れではなかつ

た。

特許狀に依り、また一般の立法に依つて、ニュー・ヨークとペンシルヴァニアとは、州營水路の利益のために、それらの鐵道に對して制限を加へた。初期の一般法規によつてニュー・ヨーク州とニュー・イングランド諸州とは會社の合併について公益増進に必要な義務を課した。

鐵道が西部へ擴張されるに従つて、特許狀の制限は一般に緩となり、自由主義的な規定が數量に於いても種類に於いても増加した。従つて南北戰爭以後、公衆の感情の變化に伴つて、中西部の諸州が鐵道の專横（主として運賃上の不當な差別）を掣肘するために發動するに至つた場合に、無制限的競争を以て一個の安全保障と見た時代に於ける彼等自身の寛大さによつて招來された事態の矯正といふことを大なり小なり意識的に心がけてゐたのである。取られた措置は制限主義的法規の制定といふことであつた。これはその數量と複雑さとの故を以て、その勵行については行政裁判所又は委員會の必要を生ぜしめた。

州委員會による鐵道の監督には、古い起原がある。極く古い頃から、比較的早く發達した諸州には臨時的な種々の委員會が設けられてゐたが、權限及び機能の點に於いては著しく制限されてゐた。一八三九年にロード・アイランド州が初めて常套的な監督よりも嚴重なものを行ふ委員會を創設した。他の州では公共の利用に供する鐵道統計を蒐集するために特別の機關を設置した。マサチューセッツ州は一八六九年に監督委員會を設けたが、これがニュー・イングランド地方に於いてこの種の委員會を設けた最後の委員會であつた。この委員會はその指導宜しきを得た結果、純然たる諮問機關に依頼することを喜び、且つ輿論の正しい力の實効を信頼する諸州の模範となつた。發達のおくれた州に於いては、基本的な制限がないために、鐵道の專横を招致し、また鐵道の實行方法の合法たると非合法たるとの區別に對する輿論が大なり小なり錯雜してをり、且つまた斯る地方の鐵道には不在所有者が原則でもあつたから、廣汎なる權限を有する委員會の設置が必要とされた。

現在アメリカでは一州を除くの外すべて統制委員會を設けてゐる。統制委員會への動向は、右に述べた諮問委員會とは異なり、一八七〇年のイリノイズ州憲法の採擇より初つたものであつて、これによつて鐵道及倉庫委員會なるものが設置せられ、それ等の最高料金を決定する權限を附與されたのである。同様の委員會が中西部及び南部諸州の大部分及びカリフォルニア州に設置された。一八七七年に合衆國最高裁判所は、鐵道料金の決定に對して州立法議會が權限を有することを認めた。そして聯邦法規の存しないために、この判定が州際料金を關係の州委員會の監督の下に置くものであるとされたが、この點は一八八六年に同裁判所によつて否認された。ウイスクンシンその他の諸州では、統制に對する熱心の餘りに、遂に常軌を逸し、反動的に寧ろ自由主義的な鐵道政策へ移つて行つた。然し一般の州は、その立法及び委員會の形式については、マサチューセツツよりも寧ろイリノイズの先例に従ふことを適當とした。今日統制委員會を設けてゐないのはデラウェア州のみ

である。

同様に州委員會の權限も擴張されて來た。イリノイズとミネソタは鐵道倉庫委員會に初まり、またカリフォルニヤは夙に一八七九年に鐵道その他の運送會社を委員會によつて統制する政策を採用したが、大多數の州の要求は、最初は單なる鐵道委員會によつて充分に充されるものと考へてゐた。然し今日では、代表制による州委員會は、その公の名稱の何たるにもせよ、謂はゆる公益企業委員會であつて、その管轄權は公益の目的を以つて遂行される諸般の公益企業に及ぶものである。その主たる關心はも早鐵道統制には存しないのである。

謂はゆる通商統制に關する手段について國會で協賛を得るに至つたのは一八八七年のことであるが、その實は鐵道統制に乗出す意思を表明する程度を出なかつた。この法律は新しいものを殆ど含んでゐなかつた。交通機關の料金はそれ自身合理的であり、また人、場所及び運輸の種類如何によつて公平を缺くが如きことなきを要する、といふ普

通法の原則を述べたものである。執行機關として聯邦商務委員會 Interstate Commerce Commission を創設したが、この委員會には料金決定の權能を認めなかつた。その代りに鐵道に對して、その運賃、料金及び賃金表を印刷して公衆及び委員會に告知すべきことを要求し、またそれらの變更について公明且つ秩序的な手續を規定した。委員會によつて行使せらるべき權限の規定については、最高料金表制定命令に關する事項以外は、大體イリノイズ州の例にならつた。また毎年委員會に詳細なる報告書を提出すべきことを鐵道に命じたが、鐵道を檢査し又はその會計を監査することは委員會の權限から除外された。

この一八八七年法の最も著しい特色の一つは、競争の制限を目的とする運送業者間の協定の禁止であつて、これは競争の實行こそ運送問題の普遍妥當的矯正策である、といふ立法者及び一般民衆に共通の信念を反映するものである。これは、運送同盟の實施を禁じたが、公共の利害に無關係であり、またそれ自身公序良俗を害せざる協定を抑制

する意志ではなかつた。然しこの種の協定は、一八九七年に、本來妥當なる料金の維持を目的とする協定と雖もシャーマン・アンチトラスト法によつて禁止せらるるところなり、と判示した最高裁判所の判決によつて禁遏されることゝなつた。その時までは、シャーマンのアンチトラスト法は、鐵道會社に又はその相互關係に對しては、絶対に適用のないものと看られてゐたのである。

一九〇六年までは、聯邦商務委員會は權限の限定された機關であつた。その法律上の權能は極度に制限されてをり、また法律そのものが缺陷を有するものであつて、その結果裁判所の否認を受けることとなつた。委員會にはその決定を強制する權能がなかつた。明文を以て委員會に附與された權限の多くは、その後にはける裁判所の判決に依つて切り縮められて行つた。これらの判決の中には、少くとも聯邦裁判所側の敵對意思を反映するものがあつた。委員會の調査權ですら、一八九六年までは訴訟上停止されてゐたのである。委員會の改善案は年中行事の様にして議會に

持ち込まれたが、革新的立法は仲々到來しなかつた。

一九〇六年のヘツプバーン・アンチトラスト法に依つて、委員會の管轄權は擴張せられ、その權限は増大せられ且つ明確に規定されることとなつた。寢臺車會社、私設鐵道、産業鐵道、並びに終端及び轉轍諸設備、瓦斯及び上水以外の管路は、その監理の下に屬せしめられるに至つた。即ち委員會は今や訴に依つて最高料金を定める權能を附與されることとなつた。會計について命令し及びこれを監査し、また運送業者より必要なる報告を要求することも認められた。その決定は運送業者を拘束することとされた。(但し委員會の決定に對しては裁判所に上訴することが認められる)。

一九一〇年のマン・エルキンス法に依つてその權限が更に増大されることとなり、電信、電話會社(これは本稿の取扱ふべき範圍外の事項であるが)が委員會の管轄權内に加へられた。委員會は職權を以つて最高料金を定め、また料金増額案の實施を、運送業者がその妥當なることを立證

し得るに至るまで停止する権限をも認められることになつた。場所の區別（謂はゆる輸送距離長短問題 Long and short-haul problem）を撤廢する権能は再確認を受けた。

水運競争は輸送距離長短問題の痛であつて、この種の競争による影響を受けない中距離の鐵道沿線に課せられる普通運賃よりも低い鐵道通シ運賃の制定を必要とする特殊の狀態を生ぜしめた。内陸水路に於いては、この競争の結果は漸次下火となつて行つた。その理由の一部は自然的原因にあり、また一部は鐵道が一時料金を引下げ競争の立場にある水運業者がなくなつた後にこれを引き戻すといふ方法を探つたからでもある。一九一〇年の法律はこの方法を抑制せんとして、運賃の引戻はその増額理由が水運の競争と無關係の事情に基づくものでなければならぬとし、委員會に運賃引戻案に對する裁量權を附與することとした。

大陸横斷運賃は始終有力な沿岸航路の競争に惱まされてゐたので、一九一二年のパナマ運河法（一九一四年より實施に於いて、議會はこの種の競争を持続する目的を以て、

鐵道が運河を利用することに制限を加へた。更に進んで同法の主たる目的と何等關係を有せざる規定に依つて、聯邦商務委員會に對してパナマ運河經由以外（即ち大湖、河川領海及び公海）の競争的水運業者の鐵道經營又は鐵道監理を取締らせることとした。鐵道及び水上運送業者間の有形的聯絡を要求し、連絡運輸及び最高運帶運賃を決定し、法律に定められた手段を講じ、施設又は運輸に關する排他的協定を防止する権能を委員會に認めた。

一九一四年のクレイトン・アンチトラスト法（一九二一年より實施）によつて、委員會はその管轄權に屬する會社が競争者に對する支配權を取得し、又は反對的立場に在る業者によつて締結せられた大規模の建設又は維持工事の契約に参加することを禁止した規定の勵行について、その責に任ずることゝされた。一八九三年以來數多の法律によつて、旅客及び使用人の保安については、經營の範圍まで及び得るまでに、權限を擴張せられたのである。

一九二〇年の運送法には、競争に對する立法的態度の變

更と見るべきものがあるが、然しこれは決して従來の方針を完全に覆したのではない。現在では運送同盟は許されないものではないが、このためには聯邦商務委員會の認可を経ることを要し、且つ競争を不當に抑制せざる場合に限るのである。擴張工事及び支線工事は、委員會の許可を受けた場合にのみ着手することが出来る。鐵道の整理及び合併は、今日では寧ろ獎勵すべきことであるが、競争を成るべく完全に保持せしめることを旨とした委員會の案に従ふことを要するのである。然し委員會は最低料金を定めることが出来るから、斯くすることによつて同業者間の不當競争を防止し、また或る程度までは異種の運送業者間の不當競争をも抑止することが出来る。

一九二〇年の運送法は更に委員會の權能を附加した。今や委員會は新規の株式及び社債の發行を監督し、終端設備の共用を要求し、運送業者に對して安全且つ充分なる設備を設けることを強制し、路線の廢止を監督し、更に進んで路線の擴張を要求する權能を有することゝなつた。

この法律の中で最も重要な規定の一つは、委員會が準據すべき運賃制定方法を規定したものである。この規定によれば、委員會は運賃に關する事項については、公益保護のためにする努力を低減すべきでないことは固よりいふまでもないことであるが、この目的のための行動は、全國の繼續的交通需要と適當なる經營の下に、運送に使用される財産の價値に對して相當の率の収益を生ずるに足る營業收入を擧げたいといふ運送業者（又は會社の株主及び債權者の中の特定の部分）の要求とに對して、適當な考慮を拂つた後でなければならぬ。従つて、委員會の助長的注意は鐵道債權の保護にまで擴張されねばならないのである。

州の鐵道監理は次第に聯邦の監理に移行して來てゐる。夙に一九一一年に、最高裁判所の判決は鐵道の保安裝置について、州内の役務に使用されるものであらうと、また州際の際の役務に使用されるものであらうと、その監理は聯邦政府の高權に屬するものであるといつてゐる。このことは一九一五年に繰返して確認されてゐる。

他の判決に於て、最高裁判所は一九一四年に、州際交通について下命したものと抵觸するところの州内運賃及び料金を變更する權能を聯邦商務委員會に認めた。一九二〇年の運送法に依つて委員會は、人及び場所に對して自由裁量權を有する州内運賃の監督權を認められ、また州際通商及び國際通商の全體に對して自由裁量權を行ひ得る州内運賃の監督權を認められた。前者の規定は最高裁判所の宣告を法的形式に於て反覆したものであつて、後者は委員會が運賃制定の新方式を適用することを容易ならしめて、充分な

運送系統を保持する上に必要缺くべからざる相當率の利潤を生ぜしめ得る様にとの意圖を以つて新に權限を與へたものである。これらの權能の實施に當つては、關係諸州と協力すべき旨を指示されてゐるが、この場合の協議は法律上の要件とはされてゐない。

運送法の他の規定は聯邦商務委員會に對して、鐵道會社の新證券發行に對する權限を與へしめる。これは從來は州の權限に委せられてゐたものである。ここにも、運賃に關

する事項と同様に、州廳と或る程度の協力をなすべきことが規定されてゐるが、監督權そのものは完全に委員會に委託されたのである。

この様にして、州及び州委員會の鐵道に對する權限は最小限度にまで縮減されて來た。州は依然として憲法上の警察權を保持してゐるが、その一見強力なるが如き統制機關は、一九二〇年法の目的、即ち國內幹線に沿ふ運送系統の綜合的發展の實現への必要的な一步として弱められたのである。

(二) 水 運

水上運送業者は最初から或る程度まで聯邦の統制に服してゐた。憲法採擇の必要的理由の一は、航海及び水運の統一的監理に對する強烈な要求であつた。然しその主な必要は財政的監理に關するものであつて、一七八九年より施行せられた一團の海事法規に於ては、主要目的は外國貿易に従事する船舶の監理であつた。とはいふものの沿岸貿易關係が閑却された譯ではなかつた。第一回議會の初期の法律

の一には、沿岸貿易船の登録に關する規定が掲げられてゐた。この種の船舶は、アメリカ人の所有に屬する事實を立證するために登録することを要求せられ、またその活動は許可制度に依つて取締られてゐた。

一八八四年以前には、通航法規の勵行のために大藏省内に特別の組織が設けられる様なことはなかつたが、この年に至つて始めて航海局 Bureau of Navigation なるものが設置された。この局は一八八六年に、海員の船長又は船主に對する關係に關する事項については、沿岸貿易船にまでその權限を擴張した。また一九一〇年以降、商船の無線電信の統制をも擔當することとなつた。機會ある毎に、善良の秩序及び安全を促進する目的を以て、海事警察の性質を有する特定の任務を擔任することとなつた。

大藏省の他の機關たる管船課 Steamboat-Inspection Service は、數多の保安法規の中より發達したものであつて、その最初のもは蒸汽力に依つて進行する船舶の旅客を保護するために一八三八年に實施せられたものである。この

法律は種々の港に於て検査官に依つて執行される船腹及び汽罐の定期検査を規定し、またこの種の船舶の船長又は船主に對して、救命艇、信號燈その他の保安裝置を備付すべきことを要求したのである。

地方的監督官吏は一八五二年の法律に依つて認められることとなつた。この法律も亦、汽船の機關士及び水案人の監督のために許可制度を樹立したものであつて、保安設備について従前のもの以外に新な義務を課した。この法律はまた特定の危険又は可燃性の物件の取扱を監督するため、特許制定を設けた。一八五五年には汽船の旅客及び設備も監督を受けることとなつた。

監督主任官は一八七一年法に依る管船課の長として任命された。この法律は初めて船員並びに旅客の安全保障に關する規定を設けた。その後の立法はこの課の機能に根本的な變更を加へないで、その發達を促進した。

航海局と管船課とは、一九〇三年に共に商務及勞働省に次いで一九一三年には新設の商務省に移管された。一九三

二年にはこの二局課は併合されることとなつた。

一九一六年以來、船舶局 Shipping Board は州際水運賃率に對する名義上の監督權を有することとなつた。港から港へ、一定の路線に依つて運行する公海及び大湖の船舶業者はその管轄權に屬するが、河川の船舶業者はこれに屬してゐない。大體に於て、保安及び會社會計に關する事項以外は、聯邦商務委員會の場合と同様に、監督、調査及び准裁判の諸權限を有してゐる。然しその權限は州内通商には及ばない。

船舶局は運賃、料金及び方法に關する協定について、專横又は不正と認めるときは、それを變更し又は取消すことが出来る。またその管轄に屬する水運業者は、總てこの種の協定については同局の承認を受くべきことを要求されてゐる。不正な方法を審査し、及び定期又は特別の報告書の提出を求めることが出来る。また最高運賃を定める權限も有してゐる。

運送業者はその運賃、料金及び諸掛を船舶局に届出で且

つ公衆の閱覽に供する義務を有する。また局の認可を受け且つ十日間又は局の定めたそれ以下の期間内公告した後でなければ、これらを増額することを得ない。公正にして且つ相當の收益を生じ得る基準よりも低減された競争運賃については、審理の後、改正案が運賃引下に依つて生じた競争の排除以外の事由に因ることを局が認めたときは、それのみに依つて直にこれを増額することが出来る。

最高運賃は沿岸貿易に於ては無意味である。これらは不可避的に實際の運賃よりも高くなるが、實際の運賃に對しては船舶局は何等の監督權をも有しないのである。同局を運賃に關する監督機關の位置に置くことが議會の意思であつたとすれば、その目的のために實施された法制は效果的なものではなかつたのである。

(三) 自動車

州内通商に従事する自動車運送業は、一般に州の統制に服してゐる。自動車の商業的使用が發達するにつれて、公衆の利害關係が緊密となり、論理的立法的反動は、この新

規の型式の交通機關を公益事業委員會の管轄下に置く方法を講ずることとなつた。この動向は一九一〇年にペンシルヴァニアに始まつた。今日ではデラウエヤを除いた他の州は總て旅客運送事業を統制し、またその五分の四は貨物運送事業をも統制してゐるのである。

統制の必要の性質及び範圍は州に依つて區々となつてゐるが、傾向は次の諸點について漸次統一に向つて進んでゐる。(1)免許書(2)運賃統制(3)報告(餘り行はれてゐない)(4)會計の監督(これもまだよく普及してゐない)(5)證券發行の監督。統制機關に附與された裁量權は自ら趣を異にし、免許書の交付について殊に甚しく、統制規定の勵行の効果に至つては、更に著しい相違が存する。

自動車は道路の使用に關する州の法規を遵奉することを要する。この種の法規は古い沿革を持つてゐる。近代的條件の要求に適合する様に改良されるに従つて、損傷に對する責任、車輛の型式、裝置、寸法、及び荷重制限等の公衆の安全に關する事項、運轉者の資格及び就業時間、並びに

速度、信號、通常の低速交通との干涉等の運轉條件等を規定した道路規則その他の法規が制定されることになつた。

聯邦法規の存在しないために、州は州際自動車運送業者に對して或る程度の警察的監督權を行使し、登録を受け、また合理的な法規に適合することを要求することが出来る。またこれを怠る者は道路から排斥することも出来る。

この種の運送業者に租税を課する權限は無條件的である。荷主との契約に依つて州内を運行する私營自動車運送業者は州の統制に服さねばならぬ。茲に、他の一切の無收益使用とは異なるところの私企業の遂行のために公道を使用する運送業者が存するわけである。この種の運送業者は、州に依つて運賃の取締を受け又は少くともこの種の統制に服する既設の一般運送業者と競争するが、これを立法的命令に依つて一般運送業者に轉換する譯にはゆかないのである。この目的のための企圖は、最高裁判所に依つて嘗て否認されたことがあつた。最高裁判所はまた免許書を停止することに依つて監督を行ふことも違法であると判示してゐる。

るのである。

公道の使用に依つて實行されるところの私人間の契約に依る貨物の運送のためにする貨物自動車の經營が公共の利益に關係を有する事業であるか否かは、將來最高裁判所に依つて判断せらるべき問題であるが、ステフェンソン對ビンプオード事件はこの貸切自動車業者の法律的地位を相當の程度まで明かにしたものである。

この事件はテキサス州の法律に關するものである。その法律は(1)私營運送請負業者は營業開始前に、同一地區の需要を充分満足しつつある既存の一般運送業者に對する競争の効果を考慮して與へられるところの許可を取得することを要し(2)鐵道委員會に對してこの種の運送請負業者の最低料金を、實質的に同一なる役務に對して一般運送業者に命じたる運賃よりも少額ならざる様に定めしめる權限を與へたのである。これらのこの規定は共にステフェンソン事件に於て、最高裁判所に依つて効力を停止された。これは頗る重要なことであるから次にその駁論を掲げておく。

輒近、激増しつつある私營運送請負業者に依る州内道路の無統制的使用は、鐵道に依つて州内を運搬せらるべき筈の貨物を著しく減少せしめ、その結果道路の負擔を増加することとなつた。その負擔並びにこれに伴ふ道路の損傷、主たる用途の妨害、危険及び不便を除去し又は改善することが立法權行使の適當なる題目たることは疑ふ餘地がない……

……この要求は私營運送請負業者は免許書を取得すべしといふのではなくて、許可書(その交付は、その當時同一地區の需要を充分に満足しつつある一般運送業の能率が障碍せらるることなかるべしとの條件に懸らされる)を取得すべしといふ意味であることを認めなければならぬ。所要の關係が果して課せられた條件と求められた目的との間に存在するや否や……この種の係争問題は裁判所に對するものではなくて立法議會に對するものである。立法議會はそれ自身の判断を與へる資格を有してゐるのである。貨物自動車に依る一般運送業者を考慮の外

におくとしても、鐵道貨物業務の減損は或る程度まで道路に課せられる負擔を増大する結果とならねばならぬ。逆にいへば、交通が道路から鐵道へ分散すればそれだけ道路の窮狀を救ふこととなり、従つてその保全に直接寄與することとなる。この様にして茲に採用される手段と追求される目的との間に實質的な關係が成立するのである。

州はその人民の用に供せられる鐵道を適度に利用すること並びに道路を安全且つ便宜の施設として維持することに重大なる利害關係を有するものである。州は道路を施設し、その維持費を支辨する。その人民は運送料金の支拂に依つて鐵道運送を可能ならしめる。他の運送方法が利用し得る場合に、道路が過度の負擔を課せられない様に保護するためには、州は無力であるとはいひ得ない。貨物自動車運送のためにする道路の使用は著しき便宜を有する。總て必要な設備を維持し、營利の目的のためにする道路の過度の使用に因つて公衆が不便を蒙ら

ない様にするためには、交通の適當なる分配を促進する權能を州に對して否認すべき憲法上の根據を見出し得ないのである。これは公民の或る階級に對してのみ道路の使用を拒否し又は道路の保護とは無關係な制限を加へる場合とは全然趣を異にする。

以上述べたところは、同一の内容の役務について一般運送業者に對して命じたところよりも低くならない程度に於て最低料金の制定を命ずる權限を委員會に附與した他の規定にも大體當て嵌まる。この規定は鐵道運送業者が徵收する料金よりも低い料金で運送請負業者が役務を提供することを防ぐことに依つて、交通を道路より鐵道へ分散して道路を救済しようといふ截然たる傾向を帯びてゐる。權限は最低料金の決定に限定されてゐる。契約運送業者はこの様にして定められた料金以下の料金を徵收してはならないが、それ以上ならば適當と思ふだけ、また取り得る限り幾ら多く料金を取つても差支ないのである。

他の場合に於ては私契約の自由に對する違憲的干渉となる様な事柄が是認される事情は茲に存する。道路の使用そのものを統制する權能を州に認めてゐるにも拘らず、州が道路の使用方法に注意する限度に於て契約を統制する權能を認めないといふのは頗る奇異な說であらう……

この法律の他の方面に於ける可否については我等が茲で議論する必要はない。ただ率直にいへば、その目的の一は道路の保全に在るといふ點を支持しさへすればよいのである。

自動車に依る州際商業運送については、聯邦の監督は何もない。一九二五年の最高裁判所の判決によれば、州際通商のために公共用自動車を道路上に運行する許可は、この種の許可が競争を制限することを目的としたところにて於ても、これを停止する權限は州には存しないことになつてゐる。従つてこの種の州際運送業者の運賃、役務及び方法を監督しなければならぬ場合には、議會が自らこのために乘

出すより他はないのである。この種の行動の必要なことは從來關係者に依つて屢々唱道せられ、また最近（一九三二年）には聯邦商務委員會に依つても確認せられたところである。

(四) 空 運

商業航空機は州及び聯邦政府の定めた取締法規に従はねばならぬ。飛行士の試験及び登録は一九二一年にオレゴン州に依つて要求されたのを以て最初とする。その後他の州でもこの種の法律を制定するものが多くなつた。機關そのものも亦州の檢定を受けることになつてゐる。多くの州はそれぞれの管轄区域内に於ける定期航空輸送に對して或る程度の監督權を行使してゐる。これは公益企業委員會に依つて行はれるのが普通である。

國家の統制は一九二六年の航空通商法に依つて初めて規定せられ、商務長官に對して國內に於て運行される總ての商業用航空機の檢定を行ひ、航空機の乗組員の定期試験を執行し、檢査を要求し、航空に關する交通の規則を制定

し、自己の自由裁量によつて航空機の檢定證を停止し、取消し又は更新する權限が與へられることになつた。この權限は商務省の航空局に依つて行使されてゐる。

航空郵便の運送業者は遞信省に依つて、その郵便契約の監督權を通じて取締られてゐる。主務官廳は路線の設定、擴張及び整理、設備の性質及び係員に關する事項並びに役務の性質及び會計方法に關する事項を處理する。契約の金銭的條項の決定は、遞信長官に附與された權能に依つてこれを行ひ得ることとなつてゐる。そしてこれらの契約が營業收入の最も重要な科目となつてゐるために、現在では遞信長官が航空輸送事業の重要な役割を占めることとなつてゐる。

アメリカ合衆國の交通統制の發達は、公益保護の原則は、運送法式の何たるに拘らず、州及び聯邦双方の主務官廳に依つて承認されて來たことを示すものである。然しながら、實行方法に大なる開きがあり、鐵道統制は、財政政策並びに實行方法、運賃、役務及び保安に向つて擴大して

行くにも拘らず、鐵道以外の形態の交通事業に於ては、統制は主として警察的保護的職能に委ねられてゐることに氣がつく。共通の目的については未だに意見の一致したものが無い。また交通國策とも稱し得べきものは一も見出し得ないのである。

世上百般の情勢が混沌の極に達して歸趣を知らぬのに對しては事毎に統制の語が行はれてゐる、これ等の統制がすべて遂行されたら所謂昭和維新が完成されるのもあらうか、否か。しかもその統制も何によつてするものやらも判らぬ。全く何が何やら判らないと申すのが現代の實相のやうに見える。と佐藤春夫氏は言つて居るが昭和維新といふ語が單なる流行語として其の内容が明確されないのは何んとなしに革新の空氣が充溢して居るからの現はれであらう