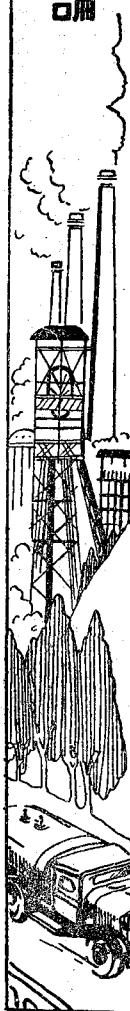


時論



陸上交通事業調整法に就て（二）

細田徳壽

陸上交通事業調整法施行令は、昭和十三年七月二十二日勅令第五百十七號を以て公布。本法と共に八月一日より施行せられ、交通事業調整委員會官制は八月二日、勅令第五百四十三號を以て、手續規定たる施行規則も同日鐵道内務省令第一號を以て公布、共に即日施行となり、委員等も任命せられて本法施行の態勢は全く整備するに至つた。

次に陸上交通事業調整法施行規則の全文を掲げる。

○鐵道省令第一號

陸上交通事業調整法施行規則左ノ通定ム

昭和十三年八月二日

鐵道大臣 中島知久平
内務大臣 末次信正

陸上交通事業調整法施行規則

第一條 陸上交通事業調整法第三條第一項ノ會社合併ノ協定ノ認可申請書ニハ當事者連署ノ上左ノ書類ヲ添附シ主務大臣ニ之ヲ提出スペシ。

- 一 合併契約書ノ謄本
 - 二 合併ニ關スル株主總會ノ議事及決議ノ要領書又ハ無限責任社員若ハ總社員ノ同意書ノ謄本
 - 三 合併ノ方法ニ關スル説明書（株式割當等ノ比率算定ノ基礎ヲ附記スルコト）
 - 四 合併後存續スル會社又ハ合併ニ因リ設立スル會社ノ定款ノ謄本
 - 五 事業收支概算書
- 第二條 陸上交通事業調整法第三條第一項ノ會社設立ノ協定ノ認可申請書ニハ左ニ掲タル事項ヲ記載シ當事者連署ノ上主務大臣ニ之ヲ提出スペシ。
- 一 發起人ノ氏名及住所
 - 二 會社ノ主タル事務所ノ設置地、商號及資本ノ總額
 - 三 會社ノ目的タル事業ノ大要
 - 四 現物出資ヲ爲ス者ノ氏名、出資ノ目的タル財產、其ノ價格並ニ之ニ對シテ與フル株式ノ種類及數並ニ其ノ説明前項ノ認可申請書ニハ左ノ書類ヲ添附スペシ
- 一 定款ノ謄本
 - 二 事業ノ譲受又ハ管理ノ受託ヲ爲サントストキハ第三條ノ規定ニ準ズル書類
 - 三 建設費又ハ興業費ノ概算書及事業收支概算書
- 第三條 陸上交通事業調整法第三條第二項ノ事業ノ譲受者ハ譲渡又ハ管理ノ委託若ハ受託ノ協定ノ認可申請書ニハ當事者連署ノ上左ノ書類ヲ添附シ主務大臣ニ之ヲ提出スペシ。

一 譲受若ハ譲渡又ハ管理ノ委託若ハ受託ニ關スル契約書ノ謄本

二 譲受ノ價額又ハ管理ノ報酬金額ノ説明書

三 譲受ノ價額又ハ管理ノ報酬金額ノ説明書（支拂ノ方法、時期等ヲ記載スルコト）

四 譲受若ハ譲渡又ハ管理ノ委託若ハ受託ニ關シ公共團體ノ議會、株主總會、無限責任社員、總社員又ハ組合員ノ決議又ハ同意ヲ要スルトキハ其ノ議事及決議ノ要領書又ハ同意書ノ謄本

五 鐵道財團、軌道財團又ハ自動車交通事業財團ヲ目的トスル抵當權ノ設定アルトキハ抵當權者ニ對スル儀告書又ハ抵當權者ノ同意書ノ謄本

第四條 陸上交通事業調整法第三條第二項ノ事業ノ共同經營ノ協定ノ認可申請書ニハ左ニ掲タル事項ヲ記載シ當事者連署ノ上主務大臣ニ之ヲ提出スベシ

一 共同經營ヲ爲ス期間

二 共同經營ノ範圍及方法

三 収入ノ割賦及支出ノ分擔ノ方法

四 共同經營ヲ爲ス期間

五 其ノ他参考トナルベキ事項

前項ノ認可申請書ニハ左ノ書類ヲ添附スベシ

一 共同經營契約書ノ謄本

二 共同經營ニ關シ公共團體ノ議會、株主總會、無限責任社員、總社員又ハ組合員ノ決議又ハ同意ヲ要スルトキハ其ノ議事及決議ノ要領書又ハ同意書ノ謄本

三 共同經營ノ爲會社ヲ設立セントスルトキハ第二條ノ規定ニ準ズル書類

第五條 前四條ニ規定スル協定ノ認可申請ニ伴ヒ之ト同時ニ左ニ掲タル事項ニ付許可又ハ認可ノ申請ヲ爲サントスルトキハ地方鐵道

法、軌道法、自動車交通事業法又ハ之ニ基キテ發スル命令ニ規定スル書類又ハ圖面ヲ協定ノ認可申請書ニ添附スベシ

一、地方鐵道又ハ軌道

イ 起業目論見書記載事項、線路又ハ工事方法ノ變更ニ關スル事項

ロ 工事施行ニ關スル事項

ハ 車輛ノ設計又ハ設計ノ變更ニ關スル事項

ニ 運賃又ハ料金ノ制定若ハ變更ニ關スル事項

ホ 他ノ鐵道又ハ軌道ノ車輛運轉ニ關スル事項

ヘ 運轉速度又ハ度數ノ制定若ハ變更ニ關スル事項

ト 運輸營業ノ休止又ハ廢止ニ關スル事項

チ 其ノ他必要ナル事項

二、自動車運輸事業

イ 事業計畫ノ變更ニ關スル事項

ロ 專用自動車道ノ工事施行ニ關スル事項

ハ 專用自動車道ノ工事方法變更ニ關スル事項

ニ 事業ノ休止又ハ廢止ニ關スル事項

ホ 其ノ他必要ナル事項

第六條 陸上交通事業調整法第三條第二項ノ連絡上必要ナル線路其ノ他ノ設備ノ新設、變更又ハ共用ノ協定ノ認可申請書ニハ當事者

連署ノ上左ノ書類ヲ添附シ主務大臣ニ之ヲ提出スベシ

一、當該協定ニ關スル契約書ノ謄本

二、線路ノ新設方免許又ハ特許ヲ要スルモノナルトキハ地方鐵道法第十二條、軌道法施行規則第一條、又ハ自動車交通事業法施行

規則第一條ニ規定スル書類

三、新設、變更若ハ共用ガ線路、工事方法、事業計畫若ハ起業目論見書記載事項ノ變更ノ認可申請ヲ要スルモノナルトキ又ハ新設、變更若ハ共用ニ伴ヒ他ノ鐵道若ハ軌道ノ車輛ヲ運轉セントスルトキハ地方鐵道法施行規則第十七條、第二十六條、軌道法施行規則第十一條、第二十七條、第二十八條、自動車交通事業法施行規則第八條、第十六條ニ規定スル書類又ハ變更起業目論見書前項ノ場合ニ於テ工作施行ヲ伴フトキハ地方鐵道法第十三條、軌道法施行規則第七條又ハ自動車交通事業法施行規則第十一條ニ規定スル書類ヲ添附スベシ

第七條 陸上交通事業調整法第三條第二項ノ運賃又ハ料金ノ制定又ハ變更ノ協定ノ認可申請書ニハ當事者連署ノ上該協定ニ關スル契約書ノ謄本並ニ地方鐵道法施行規則第三十四條乃至第三十六條、第三十九條、軌道法施行規則第十九條乃至第二十二條又ハ自動車交通事業法施行規則第八條ニ規定スル書類ヲ添附シ主務大臣ニ之ヲ提出スベシ

第八條 陸上交通事業調整法第三條第二項ノ規定ニ依ル同法第二條第一項第六號（運賃又ハ料金ノ制定又ハ變更ヲ除ク）乃至第八號ノ事項ノ協定ノ認可申請書ニハ當事者連署ノ上該協定ニ關スル契約書ノ謄本ヲ添附シ主務大臣ニ之ヲ提出スベシ

前項ノ場合ニ於テ他ノ鐵道若ハ軌道ノ車輛ノ運轉、運轉速度若ハ度數ノ制定若ハ變更又ハ事業計畫ノ變更ヲ爲サントスルトキハ地方鐵道法施行規則第二十六條、第四十條、第四十一條、軌道法施行規則第二十四條、第二十七條、第二十八條又ハ自動車交通事業法施行規則第八條ニ規定スル書類ヲ添附スベシ

第九條 陸上交通事業調整法第三條第二項ノ協定成立セザルトキハ當事者ハ左ニ掲タル事項ヲ記載シタル裁定申請書ヲ主務大臣ニ提出スベシ

一 申請ノ目的

二 協議調ハザル事項及其ノ事由

三 協議調ヒタル事項アラバ其ノ事項

當事者ノ一方ヨリ裁定申請書ヲ提出シタル場合ニ於テハ當該申請者ハ遲滞ナク申請書ノ寫ヲ相手方ニ送付スベシ

第十條 天災其ノ他已ムコトヲ得ザル事由ニ因リ主務大臣ノ指定スル期間内ニ陸上交通事業調整法第三條ノ認可ヲ申請スルコト能ハザルトキハ當事者ノ申請ニ因リ主務大臣ハ期間ヲ伸長スルコトヲ得

前項ノ申請書ニハ伸長ノ期間及事由ヲ記載スベシ

第十一條 陸上交通事業調整法第二條第二項ノ規定ニ依リ會社ノ合併又ハ設立ノ勸告ヲ受ケタル者指定セラレタル期間内ニ協定ヲ爲スコト能ハザルトキハ其ノ事由ヲ具シ遲滞ナク主務大臣ニ届出ヅベシ

第十二條 陸上交通事業經營者第一條乃至第四條及第六條乃至第八條ノ規定ニ依リ認可ヲ受ケタル事項ヲ實施シタルトキハ其ノ年月日ヲ記載シ遲滞ナク主務大臣ニ之ヲ届出ヅベシ

前項ノ場合ニ於テ地方鐵道法、軌道法又ハ自動車交通事業法ニ基キテ發スル命令ニ依リ届出ヲ爲スベキ事項ニ該當スルモノアルトキハ當該命令ニ規定スル書類ヲ添附スベシ

地方鐵道法、軌道法又ハ自動車交通事業法ニ基キテ發スル命令ニ依リ届出ヲ爲スベキモノニ付テハ第一項ノ届出ヲ爲シタルトキハ當該命令ニ依ル届出ヲ爲シタルモノト看做ス

第十三條 陸上交通事業調整法第六條ノ定款ノ變更ノ認可申請書ニハ變更ノ事由ヲ具シ株主總會ノ議事及決議ノ要領書ヲ添附シ主務大臣ニ之ヲ提出スベシ

第十四條 陸上交通事業調整法第六條ノ社債ノ募集ノ認可申請書ニハ左ニ掲タル事項ヲ記載シ主務大臣ニ之ヲ提出スベシ

- 一 社債募集ヲ要スル事由
- 二 社債ノ總額
- 三 各社債ノ金額
- 四 社債發行ノ價額又ハ其ノ最低價額
- 五 社債ノ利率

- 六 社債募集ノ始期及終期
- 七 社債償還ノ方法及期限
- 八 利息支拂ノ方法及期限
- 九 數回ニ分チテ社債ノ拂込ヲ爲サシムルトキハ其ノ拂込ノ金額及時期
- 十 社債募集ノ委託ヲ受ケタル會社アルトキハ其ノ商號
- 十一 擔保附社債ナルトキハ擔保附社債信託法第十九條又ハ第十九條ノ二ニ規定スル信託證書ニ記載スル事項（前各號ニ重複スル事項ハ之ヲ省略スルコトヲ得）
- 十二 其ノ他参考トナルベキ事項
- 前項ノ認可申請書ニハ資本ノ總額及拂込株金額ノ説明書、償還ヲ了ヘザル社債ノ登記簿抄本、最終ノ貸借對照表並ニ社債募集ニ關スル株主總會ノ議事及決議ノ要領書ヲ添附スベシ
- 第十五條 陸上交通事業調整法第六條ノ合併ノ認可申請書ニハ合併ノ事由ヲ具シ當事者連署ノ上第一條ノ規定ニ準ズル書類ヲ添附シ
主務大臣ニ之ヲ提出スベシ
- 第十六條 陸上交通事業調整法第六條ノ解散ノ決議ノ認可申請書ニハ解散ノ事由ヲ具シ株主總會ノ議事及決議ノ要領書ヲ添附シ主務大臣ニ之ヲ提出スベシ
- 第十七條 陸上交通事業調整法第七條ノ規定ニ依リ公共團體ノ吏員が會社ノ取締役若ハ監査役ト爲リ又ハ其ノ職ヲ失ヒタルトキハ當該會社ハ其ノ吏員ノ身分ヲ具シ登記簿抄本ヲ添附シテ主務大臣ニ之ヲ届出ツベシ
- 第十八條 陸上交通事業調整法第十條第一項ノ規定ニ依リ出訴シタル者ハ訴狀ノ寫ヲ遲滯ナク主務大臣ニ提出スベシ
- 第十九條 陸上交通事業調整法第一條ノ規定ニ依リ供託シタル者ハ其ノ旨ヲ主務大臣ニ届出ツベシ
- 第二十條 第一條、第三條、第四條、第十三條、第十四條及第十六條ノ株主總會ノ議事及決議ノ要領書ニハ左ニ掲グル事項ヲ記載ス
ベシ

一 資本ノ總額

二 株式ノ總額

三 株主ノ總數

四 出席株主及委任株主ノ總數

五 出席株主及委任株主ノ有スル株式ノ總數並ニ其ノ議決權ノ個數

數種ノ株式ヲ發行シタル場合又ハ株式ノ總數ト議決權ノ個數ト一致セザル場合ニ於テハ前項各號ノ事項ニ其ノ内譯ヲ附記スベシ
第二十一條 陸上交通事業調整法第三條又ハ第六條ノ規定ニ依リ認可ヲ受ケタルトキハ地方鐵道法第十條(合併)、第十二條(免許)、
第十三條(工事施行)、第十八條(讓渡)、第二十一條第一項(運賃、料金ノ制定)、第二十二條第一項(運轉速度及度數ノ制定)、第二
十六條(營業者ハ運轉ノ管理ノ受委託)、第二十七條(休止、廢止、解散ノ決議)、地方鐵道法施行規則第九條(起業目論見ノ變更)、
第十七條(線路又ハ工事方法ノ變更)、第二十條(車輛ノ設計)、第二十一條(車輛ノ設計變更)、第二十六條(他ノ鐵道又ハ軌道ノ車
輛運轉)、第三十六條(運賃ノ變更)、第三十九條第二項(料金ノ變更)、第四十一條(運轉速度ノ増加、度數ノ變更)、地方鐵道建設
規程第一條第一項(特別設計)、地方鐵道運轉信號保安規程第一條第一項(例外扱)、第二十一條第三項(特別制動軸數制定)、第四十
一條第二項(特殊常置信號機)、地方鐵道會計規程第一條第一項(特別整理)、軌道法第三條(特許)、第五條第一項(工事施行)、第十
一條第一項(運賃、料金、運轉速度及度數ノ制定)、第十五條(設設權ノ讓渡)、第十六條(軌道ノ讓渡、事業者ハ運轉ノ管理ノ受委
託)、第二十二條(合併)、第二十六條(休止、廢止、解散ノ決議)、軌道法施行規則第六條(起業目論見ノ變更)、第十一條(線路又ハ
工事方法ノ變更)、第二十一條(運賃ノ變更)、第二十二條第二項(料金ノ變更)、第二十四條第二項(運轉速度ノ増加、度數ノ變更)、
第二十七條(車輛ノ設計又ハ設計變更、他ノ鐵道又ハ軌道ノ車輛運轉)、軌道建設規程第三十五條第二項(特別設計)、軌道運輸規程第
一條第一項(例外扱)、第六條第二項(特別小兒運送)、軌道運轉信號保安規程第一條第一項(例外扱)、第二十五條第二項(特殊常置
信號機)、軌道會計規程(特別整理)、自動車交通事業法第四條(免許)、第六條第二項(專用自動車道工事施行)、第七條(事業計畫又
ハ專用自動車道工事方法ノ變更)、第十二條(休止、廢止)、第十三條(讓渡、合併、解散ノ決議、總社員ノ同意)、旅客自動車設備規

程第一條第一項(特別設備)、専用自動車道設備規程第一條第一項(特別設備)、自動車運輸事業會計規程第一條第一項(特別整理)ノ規定ニ依ル免許、特許、許可又ハ認可ヲ受ケタルモノト看做ス

第二十二條 本令ノ規定ニ依リ提出スベキ申請書其ノ他ノ書類ハ主務大臣鐵道大臣ガルトキハ其ノ副本ヲ内務大臣ニ提出スベシ
第二十三條 本令ノ規定ニ依リ提出スベキ申請書其ノ他ノ書類ハ地方鐵道若ヘ軌道又ヘ自動車運輸事業ノ線路ノ所在地ヲ管轄スル地

方長官(東京府ニ在リテハ警視總監又ハ東京府知事トス)ヲ經由スベシ但シ二府縣以上ニ跨ルモノニ在リテハ事件ガ二府縣以上ニ
關スル場合ニ限リ其ノ起點ノ所在地ヲ管轄スル地方長官ヲ經由スベシ

前項但書ノ場合ニ於テ申請書ヲ受付ケタル地方長官ハ關係地方長官ニ商議スベシ

第一項ノ規定ニ依リ申請書其ノ他ノ書類ヲ提出スルトキハ同時ニ其ノ副本ヲ最寄ノ地方駐在ノ鐵道省陸運監理官ニ提出スベシ

本令ハ公布ノ日ヨリ之ヲ施行ス
附 則

陸上交通事業調整法々條の解説

陸上交通事業調整法は僅か十二箇條より成る極めて簡潔な法律であるけれども、その内容は頗る廣汎且つ複雑なものであり、統制法としても、稀に見る高度の法律であり、地方制度に對しても、一つの革新的動向を示唆する興味ある規定を含んで居るのである。

これから順次各條に付その概略を説明する。但し、總論的事項に於ても然りしが如く、以下の論述に於ても、敢て未熟の私見を大膽に披瀝して居る箇所が必ずしも少くないことを御諒承願はなくてはならない。

第一條 本法ニ於テ陸上交通事業トハ地方鐵道事業、軌道事業、自動車運輸事業其ノ他勅令ヲ以テ指定スル事業ヲ謂フ

本條は本法適用の對象たる陸上交通事業の定義を掲げたものである。

(1) 本法は水上運送事業及航空運送事業には適用せられない。

商法第三編商行爲第八章運送營業第五百六十九條に「運送人トハ陸上又ハ湖川、港灣ニ於テ物品又ハ旅客ノ運送ヲ爲スヲ業トスル者ヲ謂フ」とあるが、本法の陸上交通事業はその陸上運送營業と同一の概念である。従つて、湖川、港灣等の水上運送事業を含まない。(註IV)

(註IV) 東京市大阪市等に於ては水路交通事業が非常に盛大に行はれて居るが、苟くも一地方に於ける錯雜せる交通機關を統制するのが本法の目的なりとすれば「其ノ他勅令ヲ以テ指定スル事業」に入れるべきなりとの意見が衆議院の委員會に於て小運送業法の運用と關聯して述べられた。これに對し政府の答辯は水上交通に關しても調整の必要あらんも、そは陸上交通の範圍外なるが故に、本法中に規定しなかつたと云ふに在つた。

又、陸上交通事業であるから、地下鐵道高架鐵道は勿論索道事業等は包含することを得べきも、航空運送事業を含まない。(註V)

(註V) 非常時局下の交通統制法ならば、何故に海陸空の三大運輸の連結を完全ならしむる考慮を拂はざるやとの質問は、政府部内に於ても、衆議院の委員會に於てもなされたのである。海運國策、航空國策の實施に依りこの方面の發達は極めて顯著なるものあらべく、これが連絡には關係當局間の協調提携一層の緊密を要するものあるは疑を容れないが、三者を包含する調整法制定の必要は未だ存しないものと思はれる。

(口) 本法は、國有鐵道及省營自動車運輸事業には適用せられない。

本法は、國家の特許を受けて地方的交通に從事する事業に適用せられるのであつて、國有鐵道(註Ⅵ)及省營自動車運輸事業(註Ⅶ)には適用せられない。蓋し、本法が調整命令を根幹とするものである以上、國家が自分自身に命令するは無意味なるのみならず、國有鐵道は全國の幹線交通を生命とするものだからである。

(註Ⅳ) 國有鐵道は全國の幹線交通を生命とするは勿論なるも、例へば、東京市内の山手循環線の如き、大阪市内の城東線の如き省線電車は明かに地方的交通の用に供せられて居るものであり、幹線交通設備と共用に係る部分も必ずしも技術上分離不可能のものならざるべく、一方省線電車を別除しては到底大都市の理想的交通統制は實現し得らるべきものに非ずとは事業經營者の一致せる意見であり、又、帝國議會に於ても、本會議、委員會を通じ、最も痛烈に論議せられた所である。

(註Ⅴ) 省營自動車經營の實情を見るに、常に採算上有利なる路線のみを採擇して民業を壓迫すること著しきものあり、眞に、交通統制をなすの意思あらば政府は宜しく先づ不當なる民業壓迫の手を引くべしとは、これ又議會の内外を通じ、極めて喧しく論難せられた所である。

然しながら、本法適用の有無は兎も角として、苟くも、政府が劃期的法律を制定して特許事業經營者に對し調整の實施を命令せんとするものなる以上、國營事業も亦これに參加すべきは洵に當然の仕儀なるが故に事情の許す限り欣然參加すべしとは屢々鐵道省當局の聲明せられた所である。

(八) 本法は先づ地方鐵道事業、軌道事業、自動車運輸事業に適用せられる。

茲に地方鐵道事業、軌道事業、自動車運輸事業と稱するものが夫々、地方鐵道法、軌道法、自動車交通事

業法に於ける地方鐵道、軌道、自動車運輸事業を指すこと及び自動車運輸事業が、自動車交通事業法に於ける「自動車運輸事業以外ノ自動車ニ依ル運送事業」を包含せざることは改めて説明の必要もあるまい。即ち此等の國家の特許又は免許を受けて「一般交通ノ用ニ供スル」「公衆ノ用ニ供スル」運送事業が調整の主要なる對象となるのである。従つて假令國家の免許又は許可を受けたる交通施設なりと雖も、一般交通の用に供せざるもの、即ち、地方鐵道法第一條第二項の支線第三項の專用鐵道(大正八年八月十三日閣令第十九號專用鐵道規程)、軌道法第一條第二項の專用軌道(大正十二年十二月二十九日内務省令軌道法第一條第二項ノ規定ニ依ル一般交通ノ用ニ供セザル軌道ニ關スル件等)の如きは、それ自身單獨に調整の對象となることはないものと思はれる。

(三) 本法は更に勅令を以て指定する陸上交通事業に適用せられる。

本法は先づ、主として地方鐵道事業、軌道事業、自動車運輸事業に適用せられるのであるが、その調整の進捗に従ひ、更に、それ以外のものをも調整の對象とするの必要を生ずるに違ひない。それを考慮して、其ノ他勅令ヲ以テ指定スル事業と規定したのであるが、其ノ他は「及」と同義であり、「事業」とあるも「陸上交通事業」以外の事業を指定することを豫想して居る譯ではない。

現在勅令を以て指定すべく考へられて居るのは

- (1) 自動車運輸事業以外の自動車に依る運送事業昭和八年八月五日鐵道省令第十號自動車運輸事業以外ノ自動車ニ依ル運送事業規則

(2) 索道事業昭和二年九月三日遞信省令第三十六號索道事業規則

(3) 無軌條電車明治四年十二月十四日太政官布告第六百四十八號道路橋梁河川港灣等通行錢徵收ノ件

の三種である。東京市を始め、大都市に於けるハイヤー、タクシーの發達は洵に顯著なるものがあり、殊に東京市に於ては街頭に進出して隨所に乗客を求むる所謂「流し圓タク」の臺數極めて多く、これを無視しては到底綜合的調整計畫を樹立すること不可能の實情に在るのであるが、何分にも、其の經營形態は小規模の個人企業が支配的であるから、今直ちに本法を適用して事業主體の單一化を圖ることは無理であると云はねばならない。(註四)

(註四) 支那事變發生以前に於ける我國の「流し圓タク」臺數は、約一萬六千臺と推算せられた。

七月十六日東京市電氣局は昭和十二年中の交通機關別乗客數及び料金額を左の通り發表したが、それに依ると、タクシー乗客數は總乗客數の一三%であるが、料金收入に於ては四〇%を占め、交通機關中斷然頭角を表はして居ることが判る。

(a) 交通機關別乗客數

市 地 私 乘 合 自 動 タ ク シ ル	電 鐵 道 車	三二三、一七八、〇三〇人
	四二四、三九八、三二一人	
	三〇、七六五、四一七人	
	二六七、六四七、六九七人	
	三一一、八二三、五三五人	
	二〇四、八九三、〇〇〇人	

合計

一、五六二、七〇五、九七二人

(b) 交通機關別料金收入額

市

電

省

電

地

電

私

電

營

電

鐵

電

道

電

乘

電

合

電

自

電

動

電

車

電

タ

電

ク

電

シ

電

一

電

計

電

因みに、各機關一人一同當りの料金は、市電六錢二厘、省線八錢、地下鐵六錢四厘、私營鐵道七錢七厘、乗合自動車六錢一厘、タクシー三十一錢八厘、平均十錢三厘となつて居る。

一六〇、六六八、五八〇圓

二〇、〇三七、〇三七圓
 三三、九五一、八六七圓
 一、九六一、一一〇圓
 二〇、四七五、〇四七圓
 一九、一七七、一四七圓
 六五、〇六六、三七二圓

尙勅令を以て指定する事業として自動車道事業を數ふる人もあるけれども、自動車道事業は「一般自動車道ヲ開キ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」の謂であり、事業の本體は道路そのものであつて、運送具又は運送具及運送路の結合物ではないのであるから、果して本法に所謂陸上交通事業と云ひ得るか疑なきを得ない。従つて、交通事業の兼業として交通事業の處分に隨從する等の場合は格別であるが、それ自身單獨に調整の対象たる交通事業として指定すべきものではないと思ふ。

第二條 主務大臣公益ノ増進ヲ圖リ陸上交通事業ノ健全ナル發達ニ資スル爲陸上交通事業ノ調整

ヲ爲サンツルトキハ交通事業調整委員會ノ意見ヲ徵シ調整ノ區域調整スペキ事業ノ種類及範圍、
之ト密接ナル關係ヲ有スル兼業ノ處置並ニ左ノ各號ニ依ル調整ノ方法ヲ決定スペシ

一、會社ノ合併又ハ設立

二、事業ノ譲受又ハ譲渡

三、事業ノ共同經營

四、事業ノ管理ノ委託又ハ受託

五、連絡上必要ナル線路其ノ他ノ設備ノ新設、變更又ハ共用

六、運賃又ハ料金ノ制定、變更又ハ協定

七、連絡運輸、直通運輸其ノ他運輸上ノ協定

八、用品其ノ他ノ共同購入、共同修繕其ノ他調整上必要ト認ムル方法

主務大臣ハ前項ノ決定ニ依リ陸上交通事業經營者ニ對シ前項第一號ノ事項ノ實施ヲ勸告シ又

ハ同項第二號乃至第八號ノ事項ノ實施ヲ命ズベシ

本條は調整計畫の決定とその決定に基く實施の勸告又は命令に關する規定であつて、第三條と共に本法の根幹を成す重要な規定である。

(イ) 本條の主務大臣は第一項に於ては鐵道、内務兩大臣であるが、第二項に於ては、鐵道、内務兩大臣たる場合と鐵道大臣のみの場合とがある。(施行令第一條及第二條)

抑々本法の主務大臣を單に在來の各交通事業法の所管に依つて決定すべきや否は最も慎重なる考慮を要する所であつて、元來調整法制定の主たる動機が、從來政府に地方々々の全般的交通事情に即する綜合的交通機關網乃至事業免許方針なるものなく、單に事業經營者の申請に基き夫々の事業法に依り個別的に其の許否を審議決定したるに止まりしことが、錯綜重複、無統制、無連絡至らざるなき現時の交通情勢を馴致して近年異常の膨脹發展を遂げつゝある大都市の交通需要に到底適應せざるに至らしめた所に在るを思へば、調整に關する事務は擧げてこれを兩大臣の共管とすべきであると思はれる。然るに本法に於ては施行令に依つて明かなるが如く、調整計畫の決定事務は兩大臣の共管とせられたが、勸告又は命令以後の事務は、全部原則として、在來の各事業法の所管を其の儘踏襲して主務大臣を定め、唯公共團體の經營する交通事業の調整に關する主要なる事項に付ては内務大臣が公共團體の監督官廳たるの事實をも特に考慮し、内務大臣も亦鐵道大臣と共に主務大臣と定められ、尙鐵道大臣の專管たる事項に付ても、重要なものは内務大臣に協議することに定められたのである。

即ち、本條第二項の調整の實施を勸告又は命令する場合に於ける主務大臣は左の如くである。(施行令第二條)

- a 地方鐵道事業に付ては鐵道大臣とする。
- b 軌道事業に付ては鐵道大臣及内務大臣とする。但し軌道法第十一條に規定する事項に關し

ては鐵道大臣とする。(註IV)

c 自動車運輸事業に付ては鐵道大臣とする。

d 陸上交通事業と密接なる關係を有する兼業に付ては當該陸上交通事業の所管に依つて鐵道大臣又は内務大臣とする。

e 公共團體に對して調整の實施を勧告又は命令する場合に於ては、前各號の規定に拘らず、鐵道大臣及内務大臣とする。

(註V) 軌道法施行規則 第十九條乃至第三十四條

尙公共團體が本法の規定に依る調整の實施に因つて陸上交通事業經營會社の株主若は債權者となり、又は其の會社に事業の管理を委託したる場合に於て、其の會社に對して更に調整の實施を勧告又は命令せんとするときは、公共團體とその會社との特殊關係に基き鐵道大臣は内務大臣に協議しなければならないことになつて居る。(施行令第三條第二號)

(口) 調整の目的は公益の増進を圖り陸上交通事業の健全なる發達に資するに在る。これに付ては前號に於て稍々詳細に述べておいた。

(八) 調整計畫の決定は必ず交通調整委員會の意見を徵してなさなければならぬ。これに付ては第四條の所で詳細に説明するから茲では省略することとする。

(二) 調整を爲すに當つては、先づ其の區域を決定しなければならない。

調整の区域は必ずしも行政區劃に拘泥する必要はなく、又、必ずしも都市計畫區域と一致すべきものでもなく、大體同一系統の交通機關の活動範圍に屬する地域の中、特に調整の必要ありと認めらるゝ部分に付決定するものである。調整計畫はこの區域内の交通事業に付て樹立せられるのを原則とするが起點又は終點を區域外に有する事業に對しては、必要に依り、その部分をも調整の範圍に取入れることがあり得やう。又、調整の区域は、調整すべき事業の種類及範圍其の他の事項と同時に決定せられるのが原則であるけれども、先づ區域のみを決定しておく場合もあらう。尙、本條に依つて區域が決定せられると爾後その區域に於ける交通事業の免許は交通事業調整委員會の意見を徵して爲すべき拘束を受けることになるのである。

主務大臣が調整の区域を決定したるときは、これを告示するを適當とするであらう。

(木) 調整すべき事業の種類及範圍は必ず具體的に決定せられる。

調整の区域内に於て其の對象となるべき事業の種類及範圍は必ず具體的に決定されなければならぬ。調整すべき事業の種類とは、云ふまでもなく、地方鐵道事業、軌道事業、自動車運輸事業等の種類を指すのであり、範圍とは、各事業に付調整の對象となるべき區間を指すのである。調整の区域内に各種の事業存するとしても、全部の事業を調整するの必要があるとは限らないし、又、全事業を包含するの必要があるとしても、調整主體の財政其の他種々なる事情を考慮して、調整容易なる部分より漸次手を着けることもあるであらう。例へば、自動車運輸事業のみの調整にても、將來に於ける理想

的調整に妨げなしと認めらるゝ限り、その實施を命ずるが如きである。尙調整の対象としては單に開業線路のみならず、當然に未開業線路——工事中の線路は勿論特許線を含む——をも包含すべきものと思ふのである。

(△) 陸上交通事業と密接なる關係を有する兼業の處置に付ても考慮しなければならない。

陸上交通事業經營者が各種の兼營事業を經營して居ることは事實であるが、本法は交通事業の調整に關する強制法規であるから、それ以外の事業までも包含するは些か行過の感なきに非ざるのみならず、兼業の交通事業經營上に及ぼす關係も各種各様なるを以て兼業は調整の範圍より除外し、當事者の任意協定に委ねる方針を以て政府原案は作成せられたのであつた。然るに、衆議院の委員會に於て、實際上、交通事業と兼業とは不可分關係に在る場合多きを以て、調整計畫に於ては、これが處置に付ても考慮するを妥當とすべしとの意見に依り、「陸上交通事業ト密接ナル關係ヲ有スル兼業ノ處置」が挿入修正せられたのである。

兼業とは陸上交通事業經營者の經營に係る交通事業以外の事業にして、社會觀念上陸上交通事業と分離せられ經濟上亦獨立して經營し得るものである。社會觀念上陸上交通事業と不可分關係に在り、經濟上亦獨立して經營し得ざるものはこれを附帶事業と云ひ、兼業とは別個に、本業たる陸上交通事業に包含せしめて取扱ふべきである。今、陸上交通事業經營者の兼業を列舉すれば、電氣供給事業を筆頭に百貨店、食堂、遊園地、田園都市、土地建物、砂利採取、ゴルフ・リンク、水上俱樂部、ハム

工場、浴場等幾多の事業があるけれども、陸上交通事業と密接なる關係を有する兼業の意義が頗る不明確であり、夫々具體的の場合に付て判断を下す外はないのであるが、結局經營上獨立しつゝしかも本業と唇齒輔車の關係に在るものとでも解すべきであらうか。

尙、兼業が、例へば、電氣供給事業の電氣事業法に於けるが如く、又、百貨店の百貨店法に於けるが如く、特殊の取締法規と監督官廳とを有する場合に於ては、調整計畫に於て其れ等の兼業の處置を決定するに當り、夫々當該事業の主務大臣に協議すべきは理の當然であり、遞信省との間には既に次官名を以て諒解事項(註)として公文の取交しがしてあるのである。而して、調整計畫の内容が例へば、電氣供給事業の合併又は譲渡の如く、他の法律に基き夫々の監督官廳の許可又は認可を受くべき事項を包含する場合に於て、其れ等の手續を不要なりとするものに非ざることは改めて云ふまでもない。

(註) 諒解事項

一、左ノ場合ニ於テハ鐵道大臣又ハ内務大臣ハ遞信大臣ニ協議スルモノトキ

(一) 陸上交通事業調整法第二條第一項ノ規定ニ依ル決定ヲ爲ス場合ニ於テ當該事項ガ電氣事業法ニ基キ遞信大臣ノ許可又ハ認可ヲ受クルコトヲ要スルモノニ該當スルトキ

(二) 地方鐵道事業又ハ軌道事業並ニ之ト密接ナル關係ヲ有スル兼業ノ經營者ニ對シ陸上交通事業調整法第三條ノ規定ニ依リ認可又ハ裁定ヲ爲サントスル場合ニ於テ當該事項ガ電氣事業法ニ基キ遞信大臣ノ許可又ハ認可ヲ受クルコトヲ要スルモノナルトキ

(三) 陸上交通事業調整法第二條ノ規定ニ依リ電氣供給事業ノ共同經營又ハ管理ノ委託者ハ受託ノ決定ヲ爲サントスルトキ又ハ其ノ決定ニ基キ同法第三條ノ規定ニ依リ認可若ハ裁定ヲ爲サントスルトキ

二、左ニ掲タル場合ニ於テ其ノ事項ガ電氣供給事業ニ關係ヲ有スルモノナルトキハ鐵道大臣又ヘ内務大臣ハ豫メ遞信大臣ト打合ヲ爲スコト

(一) 陸上交通事業調整法第二條第二項ノ規定ニ依リ勸告又ヘ命令ヲ爲サントスルトキ

(二) 陸上交通事業調整法第六條ノ規定ニ依ル認可ヲ爲サントスルトキ

(三) 其ノ他陸上交通事業調整法ノ運用ニ付重要ナル處分ヲ爲サントスルトキ又ヘ之ニ基ク命令ノ制定若ヘ改廢ヲ爲サントスルトキ

(ト) 調整の方法には高度のものから低度のものまで八種ある。

會社の合併又は設立、事業の譲受又は譲渡、事業の共同經營、事業の管理の委託又は受託の如きは大體高度統制の部類に屬し、連絡上必要なる線路其の他の設備の新設、變更又は共用、運賃又は料金の制定變更又は協定、連絡運輸、直通運輸其の他の運輸上の協定、用品其の他の共同購入、共同修繕其の他の調整上必要と認むる方法の如きは低度統制の部類に屬するものと云ふことが出来る。會社の合併、設立、事業の譲受、譲渡等を包含して居るのであるから、第七十三帝國議會に於て、國家總動員法と並んで論議の種となつた電力管理法と比較して、統制の強度果していづれが大なるか俄かに斷定しがたいのである。

尙、政府部内に於て「事業の全部又は一部の廢止」を命令事項として規定すべしとの意見もあつたのであるが、高度統制實施の結果として不要路線はおのづから廢止せらるゝに至るべきを以て強ひて調整方法中に列舉するにも及ぶまじく、且つ廢止命令を爲すときは必ず損失補償の問題を生ずべき

を以て其の煩を避けて規定しなかつたのである。

a 会社の合併又は成立

會社の合併又は會社の設立の意義に付ては全く説明の必要はない。合併の効果が權利義務の包括承繼に在ることも明かである。即ち、合併後存續する會社又は合併に因りて設立したる會社は合併に因りて消滅したる會社の免許又は特許に屬する權利義務を承繼するのである。

地方鐵道法、軌道法、自動車交通事業法等に於ては會社の合併又は會社の合併に依る事業の承繼に付ては主務大臣の認可を受くることを要すとせられて居る。(註XII)

(註XII) 地方鐵道法第十條、軌道法第二十二條、第二十六條、自動車交通事業法第十三條

事業會社の自發的合併協議は種々の困難なる事情があつて、實際上なかなか實現しがたいのである。(註XIII)

(註XIII) 會社合併の困難なる事情は大體次の如きものであるとせられて居る。

- 一 株式の割當の困難
- 二 合併後に於ける重役及社員の處置
- 三 将來の經營主體に對する不一致
- 四 感情
- 五 相手方の缺陷を過大視する傾向
- 六 相手方の事業内容に對する疑惑

七 各當事會社の諸規程内規等の相違

會社の設立には合名會社、合資會社株式會社、株式合資會社のすべての種類を考へ得るけれども、實際上交通事業調整の目的を以て誕生する會社としては株式會社が最も普通であらう。

尙調整の方法として會社の設立せらるゝ場合を想像してみると大體次の如きものであらうか。イ、一調整區域内の陸上交通事業經營者が公共團體、會社、個人等種々雜多である場合に於て、其れ等の事業經營者が夫々の財産を出資して事業を合同する場合。(ロ)事業の共同經營をする場合に於て新會社を設立しこれに管理を委託するが如き場合。(ハ)タクシーが大同團結する場合等である。

b 事業の譲受又は譲渡

譲渡が事業に屬する財產權の移轉を目的とする契約であることに付ては改めて説明するの必要もあるまい。

譲受又は譲渡としたるは、一方の事業經營者に對しては事業の譲受を命じ、他方の事業經營者に對しては其の事業の譲渡を命ずるからである。尙無償の譲渡と云ふことは殆ど考へることが出来ない。

地方鐵道法、軌道法、自動車交通事業法等に於ては、事業の譲渡又は特許に因りて生ずる權利義務の譲渡は主務大臣監督官廳の許可を受けたる場合に限りこれを爲すことが出来るとせられて居る(註四)。外、地方鐵道に付ては政府の買收權、軌道に付ては政府及び公共團體の買收權、自動車運輸

事業に付ては免許の條件を以て附與さるべき他の運送事業者の強制買取権を認めて居るのである。(註IV)

(註XIII) 地方鐵道法第十八條、軌道法第十五條、第十六條、自動車交通事業法第十三條

(註XIV) 地方鐵道法第三十條乃至第三十五條、第三十六條ノ四、軌道法第十七條乃至第二十條、第二十六條。自動車交通事業法第十一條第二項

尙、本法に於て特に買收の語を避けて譲受の語を使用したのは(イ)買收は買收権者の方的的意思に依つて強制買取を爲すものであるに對し、本法は事業經營者の双方に對し夫々譲受、譲渡を爲すべき旨を命ずるのであるから、相對的觀念を表はす用語を使用するのが妥當なりと認められたること、(ロ)買收なる用語は政府又は公共團體の強制買取の場合に用ひらるゝを通例とするが、本法に於ては、陸上交通事業經營者たる以上は、會社にても個人にても將又組合にても譲受を命ずることがあり得るを以て誤解を避くるの必要ありたりること、更に、(ハ)地方鐵道法、軌道法等に於ける買收には買收價格に關する詳細なる規定が存するが、本法に於ては種々なる交通事業に共通し且つ各事業の特殊事情をも加味するが如き具體的妥當なる譲受價額の標準を定むることは至難なるを以て、寧ろ調整當事者の協定に委ねるの方針を以て殊更にその規定を設けざりしこと等の相違があるからである。

譲渡の命令は調整するの必要ある事業の範圍に付てのみ發せられる譯であるから、其の殘存部分のみにては必ずしも營業を繼續し得るとは限らない。從つて、理論上は、地方鐵道法及び軌道法(註XV)の如く、譲渡人に殘存部分の買取請求権を認むべきであるけれども、實際問題としては、各事業の實情に應じ殘存部分のみにて營業を繼續すること能はざるが如き場合に於ては最初より全部を調整の範圍に包含せしむる等、適當に處置することとなるべきを以て、買取請求権を認めなかつ

たのである。

(註XV) 地方鐵道法第三十條第二項、軌道法第十七條第二項、第二十六條

尙、未開業殘存線路の營業廢止に因りて生ずる損失補償申請権に付ては地方鐵道法第三十五條ノ三、軌道法第十七條第二項、第

二十六條

政府の地方鐵道又は軌道買收の場合に於ては、買收價格の算定には詳細なる規定(註XV)を有し、公團體の軌道買收の場合に於ては買收價格は先づ協定に依り、協議調はざるときは申請に因り地方鐵道法の買收價格算定の規定に準じて算定したる金額を標準として主務大臣が裁定することになつて居るのであるが、本法に於ては既に(註XIV)(ハ)に於ても述べたるが如く、寧ろ調整當事者の協議に依つて具體的妥當なる讓受價格を決定せしむるを以て賢明なりとして殊更に劃一的標準を設くることを避けたのである。

(註XVI) 地方鐵道法第三十一條乃至第三十三條、軌道法第十九條、第二十六條

c 事業の共同經營

事業の共同經營とは、二以上の事業經營者が各々獨立の經營者たる地位を保持しつゝ事業經營の全部又は一部を共同にて經營し以て其の経費を分擔し收入を割賦する經營形態である。換言すれば企業ノ所有は在來通り獨立にしつゝ「企業ノ經營」のみを共同にし、以て經營費の減縮と收入の増加を圖らんとするものである。

共同經營に關する規定は地方鐵道法及軌道法には存せず、僅かに自動車交通事業法に於て「路線ヲ共通ニスル數人の自動車運輸事業者に對し主務大臣が共同經營を命じ得る場合を認むるのみ」(註VII)であるが、本法に於ては最も頻繁に使用せらるゝ調整方法としてこれを採り上げて居るのである。

(註XVII) 自動車交通事業法第十條第一項第四號

共同經營の方法として最も普通に考へられるのは、關係事業經營者が委員會を組織し、該委員會に於て事業經營に關する大綱的事項並に收支の割賦及分擔を決定する如き場合であるが、更に、強力なる經營形態として關係事業經營者が共同して別に一の會社を設立しこれをして事業の經營に當らしむる場合等もあり得やう。而して、共同經營委員會を組織する場合に於ては、委員會は獨立の事業經營者として對外關係の責に任ずるものに非ず、全く關係事業經營者の内部に於ける經營上の連絡機關たるに止まるのである。又、共同經營の爲新に會社を設立する等の場合の如きは單に共同經營の觀念のみに非ずして事業管理の委託設備の賃貸借等の要素も包含せられて居ると見なくてはなるまい。(註VIII)

(註XVIII) 先年東京市電後藤電氣局長試案として、東京市電、地下鐵、及青バスの共同經營の爲資本金二百萬圓の統制會社を新設するの案が發表せられたことがあつた。

d 事業の管理の委託又は受託

事業の管理の委託とは委託者が自己の名義及計算に於て經營する事業の管理を他人に委託することであり、受託者の側より云へば、委託者との契約に基き其の範圍内に於て自己の判断に依り委託者の名義及計算に於て事業を經營することである。従つて、事業經營の損益は一切委託者に歸するのであつて、受託者は單に受託の報酬及經營費を受くるに過ぎない。

地方鐵道法及軌道法は、主務大臣の許可を受けたる場合に限り營業事業又は運轉の管理の委託又は受託を爲すことを認めて居る(註XIV)。營業の管理とは營業に關する一切の管理を云ひ、運轉の管理とは營業行爲中列車の運轉のみを管理するを云ふ。従つて、營業の管理は必ず運轉の管理をも含む營業行爲一切の管理であると見なければならない。本法に所謂事業の管理も全くそれと同義である。尙地方鐵道法及軌道法は、事業經營者が違法不當の行爲を爲したる場合には其の事業經營者の計算に於て政府自ら營業の管理を爲し又は他人をして爲さしめ得ることを規定して居る。(註XX)

(註XIV)

地方鐵道法第二十六條、軌道法第十六條、(註XX) 地方鐵道法第三十七條第一項第二號、軌道法第二十七條第一項第二號

又、自動車交通事業法第五十一條は、自動車運輸事業の名義の利用に對し、五百圓以下の罰金を以て臨んで居るが、これは所謂免許名義の貸借に依り經營不確實となり、責任所在不明確となるを防止せんとする趣旨であつて、本法が調整の必要上管理の委託又は受託を命ぜんとする法意と抵觸するものではないと解すべきであらう。

e 連絡上必要なる線路其の他の設備の新設、變更又は共用

地方鐵道及軌道法に於ては、政府又は政府の許可を受けたる者に於て地方鐵道(軌道)に接續し若是之を横斷して鐵道若は軌道を敷設し又は地方鐵道(軌道)に接近し若は之を横斷して道路、橋梁、河川、運河及溝渠等を造設するときは地方鐵道業者(軌道經營者)は之を受忍しなければならないし、此の場合に於て公益上必要ありと認むるときは主務大臣は地方鐵道業者(軌道經營者)に設備の共用又は變更を命ずることを得る旨を規定して居る。(註XXI)

然し設備の新設は認めて居らない。又、自動車交通事業法も自動車運輸事業者に路線の延長又は變更を命じ得ることを認めて居る。(註XXII)

(註XXI) 地方鐵道法第十七條第二項、軌道法第二十六條

尙、事業經營者が自發的に線路の變更其の他の工事方法書記載事項の變更を爲さんとする場合に於ける認可申請に關しては、地方鐵道法施行規則第十七條及軌道法施行規則第十一條。

(註XXII) 自動車交通事業法第十條第二號

設備の新設又は變更を命ずるのは、それに依り調整上大なる效果を擧げ、事業經營者の採算上も結局有利となる如き場合に限られるのは當然のことと思はれるが、本法に於ては別に損失補償に關する規定を設けて居らない關係もあり「連絡上必要ナル」の七字を冠した譯である。

尙、設備の新設又は變更は一事業經營者に對して命令するのみを以て足り、必ずしも關係事業經

營者の協議を要せざる場合あるに非ずやとの疑を生ずるのであるが、本法の規定に依る調整の實施の命令又は勸告は、後にも述ぶるが如く、必ず二以上の關係事業經營者に對してなされるのであり、新設又は變更の工事は一事業經營者に於て施行すとするも、施行の方法、費用負擔等種々の點に於て關係事業經營者の協議を要するから、疑問の如き場合は生じないと見なければならぬ。

f 運賃又は料金の制定、變更又は協定

運賃とは、運送に對する報酬であり、料金とは、運賃以外の運送に附帶する各種の役務に對する手數料又は設備の使用に對する使用料である。前者には、旅客運賃、貨物運賃、手小荷物運賃があり、後者には、貨物留置料、定期券拂戻手數料、手小荷物保管料、入場料、携帶品一時預料金その他種々のものがある。

運賃其の他運輸に關する料金は、地方鐵道法及軌道法に於ては主務大臣の認可事項であり、自動車交通事業法に於ては主務大臣の免許事項であるのみならず（註XXIII）、主務大臣が公益上必要ありと認むるときは、いづれも、その變更を命じ得ることになつて居る。（註XXIV）

（註XXIII） 地方鐵道法第二十一條第一項、軌道法第十一條第一項、自動車交通事業法第四條第一項
（註XXIV） 地方鐵道法第二十一條第二項、軌道法第十一條第二項、自動車交通事業法第十條第一項第一號

本法に於ては、單に運賃料金の變更のみならず、廣くその制定及協定をも命じ得ることとしたのであるが、運賃の制定とは、定期運賃、回數運賃、學生割引運賃等に關する規程を新に設けること

であり、運賃の協定とは、制定、變更に非ざる運賃に關する協定にして、例へば、關係事業經營者が協定に依り運賃を現状に維持して當分變更せざることに決定する如き場合を云ふのである。而して、運賃又は料金の協定は、勿論、次號の運輸上の協定の一部であるけれども、事柄の重要性に鑑み、特に一項目とした譯である。

g 連絡運輸、直通運輸其の他運輸上の協定

連絡運輸、直通運輸は、共に、連帶運輸即ち二以上の關係事業經營者が契約に依り相互に運輸を關聯せしむる場合の一態様であつて、直通運輸とは、一の運送契約に依り兩交通事業の接續驛に於て乗換積換をなす運輸を云ひ、直通運轉とは、接續驛に於て乗換積換等を爲さず、一の事業に屬する列車を其の儘他の事業の線路に乘入るゝ運輸を云ふのである。其の他運輸上の協定とは、前二者を除き、又前號の運賃、料金の協定以外の運輸に關する協定であつて、運轉速度、度數、發着時刻、運轉系路等に關するものを云ふのである。

地方鐵道法及軌道法に於ては、列車の運轉速度及度數に付主務大臣の認可を受くべき旨を規定して居るの外、公益上必要ありと認むるときは、主務大臣は運轉速度、度數及發着時刻の變更を命じ得ることになつて居り、自動車交通事業法に於ても、自動車運輸事業者に對し他の運送事業者と連絡運輸をなさしむることを得ることになつて居るのである。
(註XXV)

(註XXV) 地方鐵道法第二十二條、第二十五條、軌道法第十一條第二項、第二十六條、自動車交通事業法第十條第一項第三號

h 用品其の他の共同購入、共同修繕其の他調整上必要と認むる方法

レール、枕木、車輌等の用品、其の他燃料等の共同購入或は車輌機關車等の共同修繕が事業經營者に相當大なる利益をもたらすべき事項であることは云ふまでもないが、單獨にて調整命令たるの價值ありや否やは疑はしい。何となれば本號の内容は、飽迄も事業内部に於ける經濟上の利益たるに止まり、直接に公益の増進に資するものではないからである。尙其の他調整上必要と認むる方法とは精々共同宣傳の如きものを指すに止まり、事業經營者に大なる負擔を及ぼす如き内容を含むものでないことは、各項排列の順序からみても當然のことである。

(子) 主務大臣は、前各項の順序に依り、調整計畫を決定したるときは、なるべく速かに陸上交通事業經營者に對し、調整の實施を勧告又は命令しなければならない。(註XXVI)

(註XXVI) 「命ズベシ」と規定したるは、「命ズルコトヲ得」が單なる授權規定の感じ強きを以てこれを避け、計畫決定の上は、出來得る限り、速に勧告又は命令すべき意味を強く織込んで居る譯である。

八種の調整方法の内、最も高度のものたる會社の合併、又は設立に付ては、主務大臣は勧告するに止まり、命令するを得ないのである。

勸告とは、事業經營者に對する官廳の單なる希望表示或は勵奨たるに止まり、法律上強制力を有するものに非ず、これに從はざるも別段何等の制裁を受くるものではないが、矢張り法律の規定に基く國家の意思表示であるのみならず、現在の法制上會社の合併又は設立を命ずることは妥當ならずと

の理由に基き、命令に準する次善の方法として規定したものであるから、實際上、相當の效果を擧げる
ことが出来るであらう。（註VII）

（註VII） 航路統制法第三條にも、海運業者に對する不當競争防止の勸告に關する規定がある。尙會社の設立を勸告する場合は、商法の
發起人の定數に關する規定に従ひ、七人以上の事業經營者に對して爲すを要するやと云ふに、消極に解すべきであらう。
事業の譲受又は譲渡以下用品の共同購入共同修繕其の他調整上必要と認むる方法に至る七種の
事項に付ては、實施を命令するのである。

命令は勿論、陸上交通事業經營者に對してなされるのであり、それ以外の第三者に何等の效力を及
ぼすものではないから、事業經營者は債權者等に對して自ら夫々適當なる措置を講じなくてはなら
ない。例へば鐵道財團が譲渡せらるゝ場合財團を擔保とする抵當權者が豫め同意を與へて居れば
格別であるが、然らざれば、抵當權者に對して異議あらば一定期間内に述ぶべきを催告し、若し異議の
あつた場合には監督官廳に裁定を申請することになるのである。