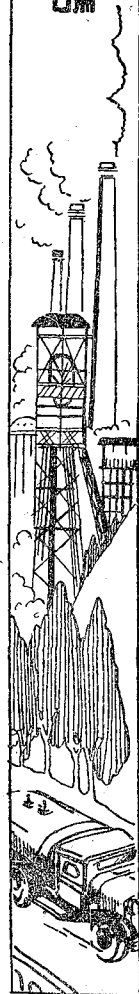


時 論



陸上交通事業調整法に就て (三)

細 田 徳 壽

陸上交通事業調整法々條の解説 (續)

第三條 陸上交通事業經營者前條第二項ノ勸告ニ依リ主務大臣ノ指定スル期間内ニ協定ヲ爲シタ

ルトキハ之ガ認可ヲ申請スベシ

陸上交通事業經營者前條第二項ノ命令ヲ受ケタルトキハ主務大臣ノ指定スル期間内ニ協定ヲ爲シ之ガ認可ヲ申請スベシ協定成立セザルトキハ主務大臣ハ命令ノ定ムル所ニ依リ協議調ハザル事項ヲ裁定ス

主務大臣前項ノ裁定ヲ爲サントスルトキハ交通事業調整委員會ノ意見ヲ徴スベシ但シ重要ナラ

ザルモノニ付テハ此ノ限ニ在ラズ

主務大臣第二項ノ裁定ヲ爲シタルトキハ關係陸上交通事業經營者ニ之ヲ通知スベシ

本條は陸上交通事業經營者が調整の實施を勸告又は命令せられたる場合に於ける協定並にその協定成立せざる場合に於ける主務大臣の裁定に關する規定であつて、第二條と共に本法の根幹を成す重要規定である。

(イ) 主務大臣より會社の合併又は設立をなすべき勸告を受けたる陸上交通事業經營者がそれに應じて協定を爲し成立を見たる場合に於てはその認可を申請しなければならぬ。(その手續に付ては施行規則第一條及第二條)

a 勸告は其の性質上陸上交通事業經營者に對し法律上何等の強制力を有するものではないが、法律の規定に基く主務大臣の意思表示たることは命令と異らざるのみならず、これを受けたる事業經營者が荏苒日を過して果して協定を爲すや否や判明せざるときは、爾餘の調整命令を發するの支障となることもあり得べきを以て、一定の期間を指定して事業經營者の動靜を注視することにしたのである。(註二八)

(註二八) 指定せられたる期間内に協定を爲すこと能はざるときは、事由を具して届出でなければならぬ。(施行規則第十一條)

b 協定とは關係陸上交通事業經營者間に於ける協議の成立即ち意思の合致を云ふ。協定成立すれば大體文書の取交しがなされることゝならう。

○ 勸告を受けたる陸上交通事業經營者が全然協議を爲さず又は協議を爲したるも協定成立するに至らざりし場合に於ては、最早法律上これを強制するの途はないのであるから、實際問題としては、次善の方策として、事業の譲受以下の調整方法が命令せらるゝことが多からうと思はれる。

d 地方鐵道法、軌道法、自動車交通事業法等に於ては、會社の合併又は合併に因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が、會社の設立に付ては別段の規定はない。然しながら、勸告に依る會社の設立は、大體陸上交通事業經營者間に於てなされるのであるから、會社の合併と取扱を異にすべき理由はないのみならず、本法に於てこれを認可事項としなくとも、地方鐵道法、軌道法、自動車交通事業法等に於て夫々會社設立の場合に於ける事業の譲渡又は免許に屬する權利義務の譲渡に付主務大臣の許可を受くるを要することになつてゐるから、事務簡捷上本法に於て合併と均しく認可事項として第九條の規定を適用し、會社設立の協定の認可を受けたるときは當該法令の規定に依る事業の譲渡の許可を受けたるものと看做すことゝしたのである。

本條の規定に依り會社の合併又は設立の協定に付認可を受けたるときは、第八條の規定に依り登録税及地方税の減免の特典を受くることが出来る。

尙陸上交通事業經營者が會社を設立して、これに既存の事業を譲渡し、又は事業の管理を委託せんとする場合に於ては、施行規則第三條の規定に準じて作成したる必要書類を添附すれば、設立と併せ認可を受け得ることゝした。(施行規則第二條第二項第二號)

(口) 陸上交通事業經營者が主務大臣より調整の實施を命ぜられたるときは、主務大臣の指定する期間内に協定を爲してその認可を申請しなければならぬ。施行規則第三條乃至第八條。若し協議調はざる事項ありて協定成立するに至らざるときは、當事者はその事項の裁定を主務大臣に申請しなければならぬ。(施行規則第九條)

a 事業の讓受又は讓渡以下の調整方法は、會社の合併又は設立と異り、その實施を命ぜられるのであるから、命令を受けたる陸上交通事業經營者は協定を爲すべき法律上の義務を負ふのである。従つて、この命令に従はず、全く協定を爲さざる場合に於ては、第十二條の制裁處分を受くることを覺悟せねばならぬ。

b 調整實施の命令を受けたる陸上交通事業經營者は、その實施に必要な總ての事項に付協議をなし、協議全く調ひたるときは、主務大臣の指定する期間内に協定の認可を申請すべく、若しその協議事項の全部又は一部に付意見の一致を見ざるときは、その事項に付主務大臣の裁定を申請しなければならぬ。

尙、裁定の申請は、必ずしも關係陸上交通事業經營者の全部より提出することを要しないが、當事者の一方より裁定申請書を提出したるときは、申請者は遅滞なく申請書の寫を相手方に送付しなければならぬ。(施行規則第九條第二項)

c 裁定とは主務大臣が當事者間の協議調はざりし事項を審理決定することである。而して、そ

の効力は直ちに當事者間の協定成立したると同一の法律的效果——物權的效力——を發生するのではなくして、當事者に於て、主務大臣の裁定せる所に從ひ、協議調へる事項と併せ、再び協定を爲すべき義務——債權的效力——を負はしむるに止まるのである。地方鐵道法、軌道法等に於ては、地方鐵道又は軌道の横斷接續の場合に於ける設備の共用變更に要する費用の負擔又は連絡運輸、直通運輸の場合に於ける設備の共用變更、運輸手續、運賃の割合及費用の負擔或は公共團體が軌道及その兼業等を買収する場合に於ける買收價格、補償金額等に付、當事者間の協議調はざるときは主務大臣これを裁定する旨の規定があり、自動車交通事業法に於ても、自動車運輸事業者間の共同經營又は他の運送事業者と連絡運輸を爲す場合に於ける其の實施方法又は收得、負擔の金額に付、協議調はざるときは主務大臣これを裁定する旨の規定（註二九）があるが、これらの場合に於ける裁定は、いづれも當事者自ら協定を爲したると同一の法律的效果を發生するものと解せられて居る。従つて、本條に於ても、裁定の文字を用ふるとすれば、それらの用例に從つて物權的效力を有せしむべきであり、又實際問題としても、裁定に從つて當事者が再び協定を爲さねばならぬとすれば、法律關係の確定を期すること容易に非ず、到底強力なる調整を實現するを得ないではないかとの疑もあるけれども、本法に依る調整の内容は相當複雑且つ大規模であり、假りに裁定に物權的效力を認めたとしても、殊に共同經營及事業の管理の委託等の場合に於て種々困難なる問題を生じ、必ずしも圓滿なる調整の實施を望み難きこともあるべきを以て、結局當事者の合意に裁定の趣旨實現を繋らしむることとしたのである。

(註三〇)

(註二九) 地方鐵道法第十七條、第二十五條、軌道法第八條、第十九條、第二十條、第二十六條、自動車交通事業法第十條  
(註三〇) 當事者間の協議調はざる場合に於ける主務大臣の裁定にして、物權的效力を有せしめざる場合に於ては、最近決定の文字が使用せられる様である。重要鑛物増産法第五條、石油資源開發法第七條

本條第二項以下に於ては、裁定を受けたる場合に於て當事者が更にそれに基き協定を爲さざるべからざる趣旨を窺知すべき文言はないけれども、立法理由前述の如くである以上、當事者は裁定書に指定せられた期間内に協定を爲しこれが認可を申請しなければならぬ。尙裁定を受けたる者は、裁定を受けたる事項に付てはそれと異なる協定をなすことは出來ないのであつて、裁定に従はざるときは、第十二條の制裁處分を受けることとなる。

裁定を受けたる者、事業譲受の價額、共同經營に於ける收得、負擔の金額の割合、事業の管理の報酬金額に付不服あるときは通常裁判所に出訴することが出来るが、この場合に於ても命令及裁定の效力を停止することはないのである。

d 主務大臣が裁定を爲さんとするときは、重要ならざるものを除き、交通事業調整委員會の意見を徴さなくてはならない。重要なりや否やは結局主務大臣の意見によつて決定せらるゝこととなる。

e 主務大臣が裁定を爲したるときはその旨を關係陸上交通事業經營者に通知しなくてはなら

なり。

裁定の效力發生時期に付ては何等の規定もないが、裁定通知書が申請者其の他の關係陸上交通事業經營者に到達したるときと解すべきであらう。

(ハ) 調整の實施を勸告せられたる場合たとを命ぜられたる場合たとを問はず、陸上交通事業經營者が主務大臣の指定する期間内に協定の認可を申請すること能はざる場合に於ては、主務大臣は申請に因つて期間を伸長することが出来る。(施行規則第十條)

尙、陸上交通事業經營者認可を受けたる事項を實施したるときは遲滯なくこれを主務大臣に届出でなければならぬ。(施行規則第十二條)

(二) 本條の主務大臣は前條第二項と同様である。(施行令第二條)

尙左の場合に於ては、主務大臣たる鐵道大臣は内務大臣に協議しなければならぬ。

公共團體が前條の規定に依る調整の實施に因り陸上交通事業を經營する會社の株主若は債權者と爲り又はその會社に事業の管理を委託したる場合に於て、その會社に對し本條の規定に依り認可又は裁定をなさんとするとき。(施行令第三條第二號)

蓋し、公共團體に對する内務省の監督權を認めてその經營する交通事業の調整に關する事務を鐵道、内務兩省の共管にしたる以上、實質に於てその延長とも見るべき會社に對し認可又は裁定をなすに當つては鐵道大臣の專管事項と雖も、内務大臣に協議すべきは當然のことと云はねばならぬ。

b 本條第二項の規定に依り自動車運輸事業の免許に該當する認可を爲さんとするとき。(施行令第三條第四號)

自動車運輸事業の免許に該當する認可とは、用語不明確の嫌を免れず、解釋上疑義があるが大體適例としては、連絡上必要なる線路其の他の設備の新設即ち、短距離の路線延長の如きものであるとせられて居る。(註三一)

(註三一) 免許に該當するものとしては、事業經營主體の變更即ち會社の合併又は設立、事業の讓渡、共同經營の如きものも擧ぐべきではなからうか。それよりも道路管理權は道路交通の全部に對し管理統制の權限を有し、而して、軌道が道路上に敷設せらるゝ交通機關なるが故に内務大臣も亦主務大臣たるものとすれば、同様の意味に於て、自動車運輸事業に付ても亦主務大臣となるべきものではなかつたか。然るに、内務省令自動車取締令より自動車交通事業法への變遷に際しては全く逆の方向を取つて居る。

#### 第四條 交通事業調整委員會ニ關スル規程ハ勅令ヲ以テ之ヲ定ム

陸上交通事業の調整の如く、國利民福に影響する所少からざる大事業は、政府單獨の意見のみに依ることなく、官民各方面の權威者の意見を聞いて實施することが、公正妥當の結果を得る上に極めて必要であると云はねばならない。本條はこの趣旨に則り設置せらるゝ交通事業調整委員會に關する根本規定であつて、これに基き八月二日勅令第五百四十三號を以て交通事業調整委員會官制の公布を見たことは前述の通りである。而して、本委員會の構成及び權限の如何が、本法の運用上極めて重要な影響を有するものであることは、改めて説明するを須ひない。



(イ) 交通事業調整委員會は會長一人、副會長二人及委員三十五人以内を以て組織せられる。特別の事項を調査審議する爲必要あるときは臨時委員を置くことが出来る。

會長は内閣總理大臣、副會長は鐵道大臣及内務大臣を以てこれに充て、委員及臨時委員は關係各廳高等官、貴族院議員及衆議院議員、學識經驗ある者の中より任命せられる。

現在任命を見たる委員の數は三十五名であつて、其の内譯は關係各廳高等官十名、貴族院議員及衆議院議員八名、學識經驗者十七名となつて居る。(註三二)

(註三二) 立法論としては、交通事業調整委員會は極く少數の委員を以てこれを構成し、しかも委員會の議決を最高のものとして主務大臣はその議決に基いて調整命令を發することとすべしと云ふ傾聽すべき意見がある。

尙本委員會は内閣に置かれるのであるが、調整を實施すべき地方は全國に相當多數存するのであるから、別に地方委員會を設置せざるものとすれば、地方的交通事情に通曉する人士を參與せしめて調整の公正妥當を期するの必要がある。臨時委員の制度は大體に於てその必要に應ずるために設けられたものであることは云ふまでもない。

(ロ) 委員會は内閣總理大臣の監督に屬し、左の場合に於て鐵道大臣及内務大臣より諮問せられたる事項を調査審議し、答申を爲すの權限を有する。

一、主務大臣調整の區域、調整すべき事業の種類及範圍、之と密接なる關係を有する兼業の處置並に第一號乃至第八號の調整方法を決定せんとするとき。(第二條第一項)

二、調整の實施を命ぜられたる陸上交通事業者間に協定成立せざる場合に於て主務大臣が申請に因り協議調はざる事項を裁定せんとするとき。(第三條第三項)

三、交通事業調整委員會の意見を徴して主務大臣の決定したる調整の区域内に於て重要な陸上交通事業の免許又は特許を爲さんとするとき。(第五條)

四、主務大臣陸上交通事業調整法又は同法に基きて發する命令又はこれに基きて爲す處分に違反したる陸上交通事業經營者に對して制裁處分を爲さんとするとき。(第十二條)

即ち委員會は、諮問機關であつて、議決機關ではない。従つて、主務大臣が假りに委員會に諮問することなくして、前記各號の事項を決定し、其の他處分することあれば、違法の問題を生ずるけれども、苟くも諮問の手續を履める以上、法律上は必ずしもその答申の結果に束縛せられるものではないのである。實際問題としては、主務大臣は委員會の答申を尊重すべきは勿論である。

(ハ) 委員會は陸上交通事業の調整に關する重要事項に付關係各大臣に建議することが出来る。建議は諮問と異り、委員會獨自の見解に基き、自發的に意見を上申することである。

**第五條** 第二條第一項ノ規定ニ依リ決定シタル調整ノ区域内ニ於ケル陸上交通事業經營ノ免許又ハ特許ニシテ重要ナルモノハ主務大臣交通事業調整委員會ノ意見ヲ徴シ之ヲ爲スベシ

本條は、調整の區域決定後、其の区域内に於て主務大臣が重要な免許又は特許を爲さんとするとき、交通事業調整委員會の意見を徴すべき旨を規定したものであつて、蓋し調整の趣旨及目的に照

し當然のことと云はねばならない。従つて調整の實施にさして影響を及ぼすの虞なきものは、従前通り免許又は特許の處分を爲すを妨げないのである。而して、免許又は特許の重要なりや否やの判定は結局主務大臣の意見に俟つ外はないであらう。

尙、本條の主務大臣は第二條第二項と全く同様である。

**第六條** 第二條ノ規定ニ依ル調整ノ實施ニ因リ調整ノ區域内ニ於ケル主要ナル陸上交通事業ヲ包括シ經營スルニ至リタル會社ニシテ勅令ニ依リ指定スルモノノ定款ノ變更、社債ノ募集、合併及解散ノ決議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

本條は調整の實施に因り獨占會社又はこれに近き包括經營會社となれる會社に對する特別の監督規定である。蓋し陸上交通事業の如きは、獨占的經營ともなれば最もその弊害を暴露し易き事業である。勿論、本法に於ては、利用者の便益増進の爲種々なる事項を命じ得るの規定があり、又地方鐵道法、軌道法等に於ても夫々主務大臣は公益上必要ありと認むるときは運賃、料金、列車の運轉速度、度數及發著時刻の變更を命じ、鐵道の工事、運輸保線の狀態及會計の整理に付法令若は法令に基きて爲す命令に違ひ又は不適當なりと認むるときは其の改築又は改善を命ずることを得る旨の規定があり、自動車交通事業法に於ても、主務大臣は公益上必要ありと認むるときは運賃其の他に關する事業計畫……を變更せしむることを得る旨の規定があり、これらの規定の活用により獨占的經營の弊害を矯正防止することが出来るのである。然しながら、本法に於ては、更に、會社の存續又は經營上の重

要事項に付主務大臣の認可を受くべき旨を定め、以て監督の十全を期したのである。

(イ) 調整の實施に因り調整の區域内に於ける主要なる陸上交通事業を包括し經營するに至りたる會社とは、調整の區域内に於ける一種或は數種の陸上交通事業の全部又は主要なる部分を合併事業の讓受、共同經營管理の受託等の方法に依りて經營するに至り従つて獨占的色彩の濃厚に認められる會社である。

調整の實施に因り獨占的事業經營者となつても、個人又は公共團體の場合には勿論本條の適用はなす。

(ロ) 本條の適用を受くる會社は、包括經營會社にして更に勅令を以て箇々に指定したるものに限られる。蓋し特別の監督を受くるのであるから、適用を慎重にせんがためである。

(ハ) 認可を受くべき事項は左に掲ぐる四項目である。

- (1) 定款の變更
- (2) 社債の募集
- (3) 合併
- (4) 解散の決議

定款の變更及社債の募集は、地方鐵道法施行規則第五十一條及軌道法施行規則第二十七條に於ては届出事項となつて居るが、その監督を十分ならしむるため本條に於ては認可事項としたのである。

又合併及解散の決議は、地方鐵道法、軌道法、自動車交通事業法等に於て夫々認可事項となつて居るのであるから、それを本條に取入れたのは全く事務簡捷の趣旨に外ならない。

尙、獨占的經營に對する特別の監督規定なりとすれば、これだけでは極めて不十分であり、殊に多くの特殊會社法に於けるが如く、重役の任免及利益金の處分等に付ても認可を受けしむべきであるとの意見が政府部内にあつたのであるが、本法に於ては調整を命ずるもこれに關して特別の助成の途を講じ居らざるのみならず、陸上交通事業の如きはさう破格の高利潤を得ることも少きが故に、内部の事項に立入り過ぎるは如何かと思はれるので、規定しなかつたのである。

(三) 本條の認可申請の手續に付ては施行規則第十三條乃至第十六條參照。

(ホ) 本條の主務大臣は第二條第二項と全く同様である。(施行令第二條)

尙、主務大臣鐵道大臣なる場合に於て本條の規定に依り認可を爲さんとするときは内務大臣に協議しなければならぬ。(施行令第三條第一號)

**第七條** 北海道、府縣及市町村其ノ他之ニ準ズベキモノ第二條ノ規定ニ依ル調整ノ實施ニ因リ陸上交通事業ヲ經營スル會社ノ株主若ハ債權者ト爲リ又ハ其ノ會社ニ事業ノ管理ヲ委託シタル場合ニ於テハ北海道廳長官、府縣知事又ハ市町村長其ノ他之ニ準ズベキ者ハ其ノ指名スル吏員ヲシテ商法ノ定ムル選任方法ニ依リ其ノ會社ノ取締役又ハ監査役タラシムルコトヲ得此ノ場合ニ於テハ市制第七十七條及第七十八條又ハ町村制第六十五條及第六十六條若ハ之ヲ準用スル北海道一

級町村制第一條ノ規定ヲ適用セス

前項ノ規定ニ依リ會社ノ取締役又ハ監査役ト爲リタル者吏員タル身分ヲ失ヒタルトキハ取締役又ハ監査役ノ職ヲ失フ

本條は陸上交通事業を經營する公共團體が調整の實施に因り會社の株主若は債權者となり又はその會社に事業の管理を委託したる場合に於て、その代表者の指名する吏員をしてその資格に於て取締役又は監査役に就任し、以て公共の利益を擁護するために會社の經營に關與することを得しむるの規定である。近年ドイツに於ては、電氣軌道、自動車、住宅建築、ガス其の他幾多の公益事業に於て公共團體と私人とが共同して事業に必要な資本を出資し、その事業の管理執行を兩者の代表者を以て組織せる機關に委ねて事業上の危険を分擔する所謂公私共同經營制度、混合經濟經營が採用せられ、公營事業經營上の一重要課題をなして居る由である(註三三)。而して、本條の場合に於ては、調整の實施に因り、公共團體は現物出資等の方法に依り陸上交通事業を經營する會社の株主となつたのであるから、單にこれだけの理由よりするも、公共團體が株主として會社内部に於て有する實力——議決權——に依り、その代表者を取締役又は監査役等に送りて、會社の經營に參與せしむるを拒否すべき理由はない。況んや公共團體は、公共の利益を代表するものとして本來公益事業を經營する適性を有するものであるし、軌道自動車路線たる道路の築造維持に多額の經費を支出するの義務を有するものである等の事情を考慮するときは、調整の結果として會社の設立せられたる場合に於ては、

公共團體をして會社の經營に對し相當の發言權を附與することは極めて適當の措置と云はねばならない。更に調整の實施に因り、公共團體が事業の管理を陸上交通事業を經營する會社に委託した場合、或は會社に事業を讓渡してその代金を年賦償還せらるゝが如き場合に於ても、何れも同様のことが云ひ得ると思ふ。然るに現行地方制度に於ては、市町村長、市參與、市町村助役が市町村に對し請負を爲すを主たる業務とする會社の取締役、監査役等に就任することを禁止し、更に有給市町村長、有給市參與、有給助役が會社の取締役、監査役等に就任することを一般に禁止するの規定があるを以て、これを解除しなければならぬ。これ、本條の立法理由である。従つて、本條は、地方制度に於ける公共團體の吏員の會社重役就任の禁止に對する最初の例外規定を成すものであつて、その根本思想に於ては、前に述べたるドイツの公私共同經營制度とも一脈相通するものがあり、將來に於ける獨占的公益事業經營の動向に對する一つの示唆として注目すべき立法たるを失はないであらう。

(註三三) 關一氏著「都市政策の理論と實際」三七三頁より獨逸に於て公共團體が公私共同經營制度を採用するに至つた動機である。ライニツシエ・ウエストフエリツシエ電氣會社の成功の興味ある記述を左に引用さして頂く。

ラ・ウ電氣會社は當初一、八九八年エツセン市に電氣供給の目的で二百五十萬マルクの資本を以て設立せられた會社である。一、九〇二年頃の會社に注目したフリーゴ・スチンネスは更に大計畫を立て、ライン・ウエストフアリア地方の電氣、ガス、軌道經營の大合同を企て再三資本金を増加し、一、九〇三年千萬マルク、一、九一〇年三千八百萬マルクとなし、同時に社債をも募集した。是等の資本を以て電氣、ガス、軌道事業を買収し、營業區域を漸次に擴張したが、スチンネスの電氣獨占なる非難が起り、附近都市に於て市營電氣事業を計畫せるものが續出した。茲に於て、公私營競争の發生を見るに至りたるを以て、一、九〇八年公私

共同經營に移りて競争を防止した。此の方法は著しき成功を納め、ラ・ウ電氣會社は同地方の公共團體と種々契約を結びて急速なる發達を遂げ、一、九二〇年にはその資本金一億八百萬マルク、社債三千二百萬マルクを有し、五大發電所を設けて、ライン州の大部分に電氣供給及軌道事業を經營し、且つガス事業をも營むに至つた。

又、同社は、多數の姉妹會社や子會社を設立し、且つ他の軌道會社、電力會社、工業會社の事業に勢力を扶植し、石炭會社との利益共同契約に依りて石炭供給の便宜を計つた。而して、一、九一二年には公共團體の出資は全資本の約三割、千三百萬マルクであつたが、一、九二〇年には五千四百萬マルク、全資本の半額に上り、三十八人の監査役中二十五人は公共團體の代表者である。又、同會社の子會社も亦親會社と同じく、共同經營の制度に依るものが少くない。その内には、既設の私立會社に公共團體の加入したものがあり、市營事業を共同經營に變更したものがあり、又當初から共同經營として設立したものもある。

(イ) 本條は前にも一言したるが如く、公共團體の經營する陸上交通事業を民營に移讓するの方針を宣明したものでは決してない。一地方の交通事業を調整するに當り公營を以て進むべきや、民營を以て進むべきやの調整主體の問題は、其の地方々々に於ける交通事業の實情に即し、公共團體の意向等を參酌して主務大臣の決定すべき事項であつて、それは本條の關するところではない。本條は、唯、公共團體の經營する陸上交通事業が會社に吸収統合せられ又は管理を委託せられた場合に於て、その經營參與の方法を規定したに止まるのである。

(ロ) 本條の適用を受くべき公共團體は、北海道、府縣及市町村其ノ他之ニ準ズベキモノである。「之ニ準ズベキモノ」とは、府縣組合、市町村組合、北海道一級町村制に依る町村等を云ふ。地域團體以外の公共組合等の公共團體が陸上交通事業を經營することは先づ豫想せられない。



(ハ) 本條の規定は、本法第二條の規定に依る調整の實施せられた場合に初めて適用せられるのであつて、事業經營者間の自發的調整によつて公共團體が會社の株主となりたる場合等に於ては適用せられぬ(註三四)。

(註三四) 公共團體の事業經營者たりし因縁を尊重すると共に公益の代表として吏員を會社の取締役等に就任せしむるものとすれば、本法に依る調整なりや否やに依つて本條の適用の有無が分れるのはどうかと思はれるが、現在のところは是非もない。

(ニ) 「會社の株主と爲り」とは、陸上交通事業を經營する公共團體が現物出資の方法に依り他の事業經營者と共に會社を設立し、或は既設の會社に事業を讓渡したる等の場合に於てそれ等の會社の株式を取得することを云ふのであつて、公共團體が單に財産管理の目的を以て株式を取得したる場合の如きは、調整の實施に因りの文言に照し當然含まないである。

公共團體は會社の株主となることを得るや。この點に關しては地方制度には別に何等の規定もないのであるから、公共團體の本質に鑑み、その權能に照して解決するの外はない。元來、株式は市價の變動著しきものであるから慎重なる考慮を拂ふの必要ありとするも、財産管理の方法として確實なる會社の株式を所有することは格別妨げなきものと解してよいであらう。この點に關しては、從來多くの實例があるやうである。次に單純なる財産管理の目的を以てするに非ずして、事業經營に參與するの目的を以て會社の株式を取得することは如何と云ふに、單に營利のみを目的とし公共の利益に適せざる事業は公共團體の本質に鑑み、不可なりとするも、交通事業の如き公共性の強き事業

は苟くも住民共同の利益達成のために必要なる限り、假令公共團體に於て自らこれを經營せずして會社の株主となるに過ぎざる場合に於ても、必ずしも地方制度に所謂公共事務の處理と云ふを妨げないものと思ふ(註三五)。尙公共團體がその經營する陸上交通事業の管理を會社に委託することも、同様の理由に依り、公益上必要なる限り、妨げなきものと云はねばならない。

(註三五) 東北振興電力株式會社、東北興業株式會社、日本發送電株式會社、帝國燃料興業株式會社、臺灣拓殖會社法等に於ては、いづれも、「株式へ記名式トシ、政府、公共團體、帝國臣民又ハ帝國法人ニシテ社員、株主若ハ業務ヲ執行スル役員ノ半數以上又ハ資本ノ半數以上若ハ議決權ノ過半數カ外國人又ハ外國法人ニ屬セザルモノニ限り之ヲ所有スルコトヲ得」る旨の規定があるが、これは決して地方制度に於て認めざる公共團體の株式所有能力を特殊會社法に於て特に附與したるものと解すべきではない。

「會社の債權者と爲り」とは、公共團體がその經營する陸上交通事業を會社に讓渡しその代金を年賦にて受取るが如き場合を云ふのであつて、會社に對し單純なる金錢債權を有するが如き場合を含みざることは、これ亦、解釋上當然のことと云はねばならない(註三六)。

(註三六) 立法論としては、陸上交通事業の公共性特に大なる點に鑑み、その事業の經營に對し、所在地の公共團體をして自ら陸上交通事業を經營せると否とに拘らず、強力なる發言權を有せしむべしとの意見もある。

又、調整の實施に因り公共團體が他の陸上交通事業經營者と共に會社を設立する場合、公共團體亦發起人となり得るやと云ふに消極に解せざるべからざる理由は毫もない。學說も亦一般にこれを認めて居る。尙發起人に非ざれば現物出資をなすことを得ずとは現行商法の定論的解釋であるけ

れども、去る四月一日公布せられたる改正商法に於ては、會社設立の場合以外に、資本増加の場合に於ても現物出資をなし得ることを認めて居る。(第三百四十八條)

(ホ) 公共團體が會社の經營に參與するのは、代表者がその指名する吏員をして商法の定むる選任方法に依り、取締役又は監査役に就任せしむることに依つて爲すのである。

a 公共團體の代表者の指名する吏員が取締役又は監査役と爲るのである。從來、交通調整案に於てかくの如き事項が考へられたが、この場合公の資格に於て就任するものなりや、個人としての資格に於てなすものなりや、極めて不明確であつたし、若し個人として就任する場合に於ては何としても十分に公共團體の利益を代表せしむること能はざるが故に本條に於ては、この點を明かにしたのである。

重役に就任し得るのは、吏員であつて、吏員以外の者を含まない。従つて、府縣營事業に於ても官吏は就任することが出來ず、又代表者の指名する吏員に限るのであるから公共團體の代表者自ら就任することも出來ないのである。

b 代表者が指名してもそれに依り直ちに重役に就任し得るのではなくして、必ず商法の定むる選任方法に依り選任せられなければならない。従つて、實際問題としては、公共團體の有する株式數が相當數なければ、吏員は代表者より指名せられても株主總合に於て選任せられる事はむづかしいであらう。尙、現行商法に於ては、取締役及監査役は必ず株主中より選任せらるゝことを要するので

あるが、改正商法に於ては廣く適材を求めるとの意味よりこの要件を削除してある。(第二百五十四條)

c 吏員のなり得るのは取締役又は監査役である。

吏員をして取締役又は監査役に就任せしむるの意味は、その事業經營の才幹又は會計監督の知識手腕に期待すると云ふよりも、寧ろ公共の利益即ち公共團體の利益を代表して事業經營及會計監督の大綱に參與せしむるを第一義とするものと解すべきものであらう。従つて、支配人その他の事務員たらしむるの必要はなきものと認め、これらを加へなかつたのである。

(h) 公共團體の吏員が會社の取締役又は監査役に就任する場合に於ては、市制第七十七條及第七十八條又は町村制第六十五條及第六十六條若はこれを準用する北海道一級町村制第一條の規定の適用は排除せられる。

市制第七十七條は市長市參與及助役に對し職務執行の公正を保持するの必要上市に對し請負を爲すことを主たる業務とする法人の無限責任社員、取締役、監査役若はこれに準すべき者又は支配人たることを禁止したものであるが、第二條第一項第四號の事業管理の委託行爲が右の請負に該當するものと認められるし、又第七十八條は、有給市長、有給市參與及有給助役に對し職務に専念せしむるの趣旨より廣く會社の取締役、監査役若はこれに準すべき者、清算人又は支配人、其の他の事務員たることを禁止して居るので、これらの吏員をして會社の取締役又は監査役たらしめんがためにはこの禁止規定の適用を排除するの必要があるのである。町村制第六十五條及第六十六條の規定は市制

第七十七條及第七十八條と全く同一の趣旨のものであり、北海道一級町村制第一條はこれを準用したものである。

尤も、市制第七十七條及第七十八條の規定は、吏員が個人として會社の取締役其の他の職に就くことを禁止したものであつて、吏員たる資格に於て公務として就任する場合にはその適用なきものであり、従つて本條第一項後段は注意規定たるに過ぎずと解する向もあるのである。若し眞に然りとするも、本條が全く新しき立法たるの關係もあり、單に地方制度との紛淆を避くる意味のみよりするも、決して無用の條項ではないものと信ずる。

(ト) 會社の取締役又は監査役となりたる者が、吏員たる身分を喪失したるときは當然に取締役又は監査役の職を失ふ。(第二項)

蓋し、本條第一項に依つて會社の取締役又は監査役に就任するは、全く吏員たる資格に於て公共團體の利益を代表せんがために外ならないのであるから、若し吏員たる身分を失へば取締役又は監査役の職を失ふのは當然の事理と云はねばならぬ。然しながら第一項は單に文理上よりすれば就職要件を定めたるものとも解せられ、この點に付て疑義があるので、本項を置き將來の紛議を豫防した譯である。

第八條 第二條ノ規定ニ依ル調整ノ實施ニ因リ左ノ事項ニ付登記ヲ受クル場合ニ於テハ其ノ登録稅ノ額ハ左ノ額トス但シ登録稅法ニ依リ算出シタル登録稅ガ左ノ額ヨリ少キトキハ其ノ額ニ依

ル

一 會社ノ設立又ハ資本増加

金錢出資ニ依ル拂込株金額又ハ増資拂込株金額ノ千分ノ五ト金錢以外ノ財産ノ出資ニ依ル拂込株金額又ハ増資拂込株金額ノ千分ノ一トノ合計額

二 會社ノ設立若ハ資本増加又ハ陸上交通事業ノ讓受ノ場合ニ於ケル不動産ニ關スル權利ノ取得

・不動産ノ價格ノ千分ノ三

北海道府縣及市町村其ノ他之ニ準ズベキモノハ前項ニ規定スル不動産ニ關スル權利ノ取得ニ關シ地方税ヲ課スルコトヲ得ズ

本條は第二條の規定に依り調整を實施する場合に於ける登録税及不動産取得税の減免に關する規定であつて、調整の實施を容易ならしめんがための恩典であることは云ふまでもない。而して、本條の減免税は日本通運株式會社の場合と同一である。尙資本の増加は第二條第一項各號の勸告又は命令すべき調整方法中には入つて居らないが、各號の調整方法と關聯してこれを實現するためには資本の増加をなすことは勿論差支ない譯である。

(イ) 第一項第一號は會社の設立又は資本増加の場合に於ける登録税の減額に關する規定であるが、これは、文理上株式會社のみを對象とし、爾餘の會社には適用がない。蓋し、實際問題として本條の

適用を受くべき會社は、大體に於て株式會社に限られるものと認められるからである。(註三七)

(註三七) 登録税法に依る登録税の額と本條に依る登録税の額との比較

一、合併に依らざる會社の設立又は資本増加の場合

(設例、金銭出資に依る拂込株金額一千萬圓、現物出資に依る拂込株金額二千萬圓、拂込株金額合計三千萬圓の場合に付て計算す)

(一) 登録税法に依る登録税(拂込株金額の千分の五)十五萬圓

(二) 本條に依る登録税七萬圓

二、合併に因る會社の設立又は資本増加の場合

(設例、金銭出資に依る拂込株金額一千萬圓、現物出資に依る拂込株金額二千萬圓、拂込株金額合計三千萬圓、合併當時の拂込株金額二千五百萬圓に對する超過金額五百萬圓の場合に付て計算す)

(一) 登録税法に依る登録税(拂込株金額の千分の一、但し合併當時の拂込株金額を超過する金額に付ては千分の五)五萬圓

(二) 本條に依る登録税七萬圓(但し本條第一項但書の規定に依り五萬圓となる)

(四) 第一項第二號に於て、會社の設立若は資本増加又は陸上交通事業の譲受の場合に限定して居るのは、本法第二條第一項各號の調整方法中、上記以外に不動産に關する權利の取得を考へられるのは、先づ連絡上必要なる線路其の他の設備の新設位であらうが、この場合に於ては實際上資産の増加を伴ふのであるから減税するを不適當と認められたのである。(註三八)

(註三八) 登録税法に依る登録税の額と本條に依る登録税の額との比較

一、會社の設立、資本増加、又は陸上交通事業の譲受の場合に於ける土地所有權の取得

(設例、土地の價格三百萬圓の場合に付て計算す)

(一) 登録税法に依る登録税(土地の價格の千分の三十) 九萬圓(但し合併に因る場合は九千圓)

(二) 本條に依る登録税九千圓

二、會社の設立、資本増加又は陸上交通事業の譲受の場合に於ける地上權又は土地賃借權の取得

(一) 存續期間十年以下のもの(設例、土地の價格十萬圓の場合に付て計算す)

a 登録税法に依る登録税(土地の價格の千分の一) 百圓

b 本條に依る登録税、三百圓(但し本條第一項但書の規定に依り百圓となる)

(二) 存續期間三十年を超え五十年以下のもの(設例、同前)

a 登録税法に依る登録税(土地の價格の千分の七) 七百圓(但し合併に因る場合は三百圓)

b 本條に依る登録税、三百圓

(ハ) 第二項は、公共團體の賦課する地方税——雜種税の一たる不動産取得税免除の規定である。

之ニ準ズベキモノに付ては前に述べた。(註三九)

(註三九) 免除せらるゝ不動産取得税の例(設例、土地の價格三百萬圓の場合に付て計算す)

一、北海道及府縣(土地の價格の千分の七以内) 二萬一千圓以内

二、其の他の公共團體(土地の價格の千分の十以内) 三萬圓以内

第九條 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依り免許特許許可又ハ

認可ヲ受クルコトヲ要スルモノニ付テハ第三條又ハ第六條ノ規定ニ依リ認可ヲ受ケタルトキハ命令ノ定ムル所ニ依リ當該法令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

本條は事務簡捷に關する規定であつて、主務大臣が本法第三條の規定に依り第二條第一項會社の



合併又は設立以下各號の調整方法但し第八號の事項に付ては實際上本條に該當する場合はあるまじの協定を認可したるとき又は第六條の規定に依り定款の變更社債の募集合併及解散の決議を認可したるときはそれらの事項が本來ならば別に地方鐵道法軌道法自動車交通事業法又はこれらの法律に基いて發する施行命令其の他各般の命令に依つて免許特許許可又は認可を受けるを要する場合に該當しても既に免許特許許可又は認可を受けたるものと看做して改めてそれらの手續を履踐するの必要なきものとしたのである。

尙命令の定むる所に依りとは本法第三條又は第六條の規定に依る認可と地方鐵道法軌道法自動車交通事業法の規定に依る免許特許許可又は認可とが必ずしもその範圍を同じくしないので施行規則に於て看做すべき場合を明かにする意味である。(施行規則第二十一條)

**第十條** 第三條第二項ノ裁定アリタル場合ニ於テ第二條第一項第二號ノ讓受ノ價額同項第三號ノ共同經營ニ於ケル收得若ハ負擔ノ金額ノ割合又ハ同項第四號ノ管理ノ報酬金額ニ付不服アル者ハ協定ノ相手方ヲ被告トシ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

前項ノ訴訟ハ第二條第二項ノ命令及第三條第二項ノ裁定ノ效力ヲ停止セズ

本條は主務大臣の裁定を受けたる者が金額に付不服ある場合に於ける救濟規定である。

(イ) 裁定を受けたる者これに不服あるも、訴訟又は行政訴訟の途は開かれて居ない。これ、不服の

ある事項は主として金銭問題に限られるからである。

(四) 通常裁判所に出訴し得る事項を、事業の譲受の價額、共同經營に於ける收得又は負擔の金額の割合、及事業の管理の報酬金額の三つに限定したのは、それ以外の調整方法に於ては、假りに金銭上の不服ありとしても大なるものではないと認められるからである。

(ハ) 訴訟の被告は、協定の相手方であり、裁定を爲したる主務大臣ではない。蓋し金銭上の不服の解決は調整當事者に於てこれをなすべく、調整當事者ならざる主務大臣に對して訴訟を提起するは全く筋違ひだからである。

尙この出訴は、裁定を受けたる後であれば、それに基き更に協定を爲したると否とを問はずなし得るのである。

(三) 裁定ありたる場合に於て、金銭上の不服ある者に對しては出訴を認むるとするも、必ずしもその要求が正當なるものとは限らざるが故に、命令及裁定の趣旨に従ひ、當事者をして再協定を締結せしめ以て調整の實施を徒らに遲滞せしめざるは極めて必要なことと云はねばならぬ。これ第二項に於て、前項の訴訟は命令及裁定の效力を停止せずと規定せる所以である。

**第十一條** 第二條第二項ノ規定ニ依リ事業ヲ譲受ケタル者前條ノ規定ニ依リ出訴シタル場合ニ於テハ裁定ニ基ク讓受價額ト自己ノ見積價額トノ差額ニ相當スル金銭ヲ供託スルコトヲ得

本條は、前條第二項と關聯を有する規定であつて、事業の譲受人は、裁定を受けたる譲受の價額に不

服ありとして出訴したる場合に於ても、裁定の趣旨に従ひ再協定を締結して讓受代金を支拂はなく  
てはならないが、判決確定に至るまで、裁定に基く讓受の價額と自己の見積價額との差額を供託する  
ことに依り、勝訴の場合に於て不測の損害を被ることなきを期せしめたのである。

裁定に基く讓受價額とは、裁定に基きて爲したる協定に依る讓受價額の意味であり、自己の見積價  
額とは、出訴したる場合自己の申出でたる價額即ち判決が確定したる場合必ず支拂はねばならぬ價  
額である。

**第十二條** 陸上交通事業經營者本法若ハ本法ニ基キテ發スル命令又ハ之ニ基キテ爲ス處分ニ違反

シタルトキハ主務大臣ハ交通事業調整委員會ノ意見ヲ徵シ左ノ處分ヲ爲スコトヲ得

一 取締役其ノ他ノ役員ヲ解任スルコト

二 他人ヲシテ事業經營者ノ計算ニ於テ事業ノ管理ヲ爲サシムルコト

三 事業ノ全部又ハ一部ノ停止ヲ爲サシムルコト

四 免許又ハ特許ノ全部又ハ一部を取消スコト

本條は、陸上交通事業經營者が法令又は法令に基く處分に違反したる場合に於ける制裁に關する  
規定である。

(イ) 制裁を科する場合は左の如くである。

a 本法に違反したるとき

第三條第一項及第二項、第六條の認可を申請せざるが如き場合を云ふ。

d 本法に基きて發する命令に違反したるとき

本法に基きて發したる命令は、施行令と施行規則があるけれども、本條の適用あるは施行規則のみである。

c 之に基きて爲す處分に違反したるときとは、裁定ありたる場合に、再協定を爲さず、或は認可を受けたる事項を實施せざるが如き場合を云ふ。

(口) 法令違反の行爲に對しては、刑罰を科することが先づ考へられるが、本法に於ては調整の實效を納むることに重きをおきて行政處分のみを以て臨むこととし、罰則は設けなかつたのである。尙、本條各號の制裁規定は、現在地方鐵道法、軌道法、自動車交通事業法等に存するものを取入れたに過ぎない。

a 取締役其の他の役員を解任すること(地方鐵道法第三十七條、軌道法第二十七條)

公共團體の機關に對する制裁は監督權の發動に俟つを妥當とするものと思はれるし、本號の文理上も適用なきものと見ることが出来るであらう。

b 他人をして事業經營者の計算に於て事業の管理を爲さしむること(地方鐵道法第三十七條、軌道法第二十七條)

本號は事業經營者より事業の經營を取上げて第三者に經營せしむる制裁であるが、その第三者に

對しては管理を強制することは出来ないものと見るべきである。地方鐵道法に於ては、政府自ら管理することも考慮して居る。

c 事業の全部又は一部を停止せしむること(自動車交通事業法第十四條)

事業の停止とは、一定の期間事業の執行を強制的に停止せしめて事業經營者の反省を求めする方法である。

d 免許又は特許の全部又は一部を取消すこと(地方鐵道法第三十七條、軌道法第二十七條、自動車交通事業法第十四條)

一度免許又は特許したる陸上交通事業の經營權を剝奪する處分であり、各號中最も嚴重なる制裁である。

(ハ) 主務大臣は前各號の處分をなすことを得るのであつて、違法行爲があれば直ちにこの處分をなすべきものでは決してない。殊に、本法は既に法令に依り適法に經營しつゝある事業に付て、公益増進及經營の合理化健全化のために勸告又は命令を爲すのであるから、均しく違法行爲と云つても、各事業法規の場合とは大いにその事情を異にするものがあるのみならず、違法行爲にも重要なるものも届出省略の如き輕微なるものもあり得るから、本條の適用に關しては特に慎重なる考慮を拂ひ、よく具體的事件に付て各般の事情を精査し決して苛酷なる處分をなすことなきやうせねばならぬ。主務大臣が處分を爲さんとするときは交通事業調整委員會の意見を徵すべしとせられたるも

全くこの故に外ならぬ。

尙交通事業調整委員會ノ意見ヲ微シハ議會の修正により挿入せられたのである。

### 其の他

其の他陸上交通事業經營者より主務大臣に提出すべき申請書其の他の書類は鐵道大臣及内務大臣が主務大臣なるときは、兩大臣連名宛にて兩省へ別々に提出すべきであり、鐵道大臣が主務大臣なる場合に於ては、申請書の正本を鐵道大臣に提出すると共にその副本を内務大臣に提出すべきものとせられて居る。(施行規則第二十二條)

尙申請書其の他の書類は地方長官を經由して提出しなければならぬし、提出と同時に更にその副本を最寄の地方駐在の鐵道省陸運監理官に提出することになつて居る。

(終)