

# 自動車運輸事業に於ける直通運轉に就て

鈴木哲夫

今般旅客自動車運輸事業に於ける自動車の直通運轉に關して、内務鐵道兩省間に左の如き覺書が交換された。

覺書

昭和十五年七月三日

鐵道省監督局長 鈴木清秀

内務省土木局長 成田一郎

路線ノ一部ヲ共通ニシ又ハ路線ガ接續スルニ以上ノ旅客

自動車運輸事業者ガ相互ニ又ハ一方的ニ他ノ路線ニ自動

車ヲ乘入レ直通運轉ヲ爲サムトスル事業計畫ノ設定又ハ

變更(以下直通運轉ト稱ス)ニ關シテハ當分ノ間左記ニ

依り取扱フコトヲ申合ス

記

左ノ場合ニ於テハ鐵道大臣ハ内務大臣ニ協議スルコト

一 直通運轉ノ認可ニ關スル地方長官ノ稟伺ニ對シ指令

セントスルトキ

二 免許ノ際直通運轉ヲ併セ考慮シテ此ノ旨地方長官ニ

指令セントスルトキ

更に土木局長より各地方長官(東京府にありては警視總

監)宛に右覺書第一項該當ノ事項に關シ鐵道大臣に稟伺せ

んとするときは同時に其ノ副本を内務大臣に提出せられ度

き旨七月四日來第四七九號を以て通牒された。

抑々自動車運輸事業に於ける自動車の直通運轉とは如何なる業態を指稱するかに就ては相當疑義もあるべく、且實際問題としても法の禁止する所謂名義貸と混同され易いので、右覺書に謂ふ所の直通運轉の意味を明かにしその性質を説明して置き度いと思ふ。

自動車交通事業法は一定路線に依る自動車運輸事業を特許事業としたので(第四條)、その當然の性質として免許を受けざる者は事業經營をなし得ないと共に、免許を受けたる者は自身事業を經營し之を遂行するの義務を負ひ(第十二條)、免許を受けたる者の名義を利用して事業經營を爲したる者に付ても罰則の定めがある(同第五十一條)。而も地方鐵道及軌道に付ては營業又は運轉の管理の委託を認め(地方鐵道法第二十六條、軌道法第十六條)、更に他の鐵道又は軌道との直通運轉を爲し得ることを定めてゐる(地方鐵道法第二十五條、軌道法第二十六條)が、自動車運輸事業に就ては斯る法律の定めがない。之れ地方鐵道及軌道は

獨占的物的設備の上に運轉するものであり同一路線上に二以上の事業者の併存を認め難いに反し、自動車運輸事業はその運轉は道路の用法上の特別使用であつて同一路線上に二以上の事業者の併存をも認め得るとの理由に據るものであり、従つて自動車運輸事業に就ては直通運轉は之を認めざるの注意であると思はれる。(自動車交通事業法第十條は主務大臣公益上必要ありと認むるときは連絡運輸をなさしめ又は共同經營を命じ得るものとしたが、直通運轉に付ては何等の規定がない)。然るに昭和八年十月三十日鐵道省訓令第二號を以て

第一條ノ二 路線ノ一部ヲ共通ニシ又ハ路線ガ接續スル  
二以上ノ自動車運輸事業者ガ相互ニ又ハ一方的ニ他ノ  
路線ニ自動車ヲ乗入レ直通運轉ヲ爲サムトスル事業計  
畫ノ變更ヲ認可セントスルトキハ處分前鐵道大臣ニ稟  
伺スベシ

と定め、路線の一部を共通にし又は路線が接續する甲乙二の自動車運輸事業者が甲乙兩路線に跨る直通旅客の不便を

除く爲に、甲又は乙に屬する車輛を他の路線に乘入れ以て甲乙兩路線を直通運轉し得るものとした。然しこの訓令に就ても、如斯基直通運轉が果して事業計畫の變更として處理し得るものであるか、又は名義貸を誘發し乃至は公認することとはならぬか、あるひは同一路線上に二以上の事業者の車輛が運轉される事となり新たな免許と同様の効果あるを以て、若し之を認むるものとせば共同經營とともに地方鐵道法軌道法に於けるが如く、法律を以て定むべきにあらざるか等に關し、相等疑問の餘地がある。夫れ等に答へるかの如くに昭和八年十月三十日監陸第二四六號監督局長通牒があるので、右に對する私見は別として専らこの通牒に聽き乍ら、自動車の直通運轉なる業態を説明することゝしよう。先づ通牒全文を掲記すれば左の如くである。

他ノ路線ニ自動車乗入レ直通運轉ニ關スル件

(昭和八、一〇、三〇監陸第二四六號各地方長官  
(東京府ニアリテハ警視總監)宛監督局長通牒)

本日鐵道省訓令第二號ヲ以テ昭和八年鐵道省訓令第一號

中改正相成候處左記事項留意有之度及通牒候

一 訓令第一條ノ二ハ路線ノ一部ヲ共通ニシ又ハ路線ガ接續スル甲乙二ノ自動車運輸事業者ガ甲乙兩路線ニ跨ル直通旅客ノ不便ヲ除ク爲甲又ハ乙ニ屬スル車輛ヲ他ノ路線ニ乗入レ甲乙兩路線ヲ直通シテ運轉ヲ爲スガ如キ場合ヲ指スモノナルコト

二 右ノ場合ニ於テハ他ノ路線ニ屬スル車輛ヲ自己ノ路線ニ於テ運轉スルコト、ナリ又ハ自己ノ路線ニ屬スル車輛ヲ他ノ路線ニ流用スルコト、ナルヲ以テ各事業計畫ノ變更(自動車交通事業法施行規則第二條第二號ノ變更トナル)トシテ處理スベキモノナルコト(昭和八年十月三日監陸第六九八號監督局長通牒參照)

三 甲ノ路線ニ屬スル車輛ト雖モ乙ノ路線ニ於テ運轉スル限り甲ノ事業ニハ非ズシテ乙ノ事業トシテ經營(即チ乙ノ名義ニ於テ經營シ收入ハ乙ニ歸屬シ支出ハ乙ノ負擔トナル)セラルベキモノナルコト(昭和八年十月三日監陸第六九八號監督局長通牒第三號參照)

四 本件ノ如キ方法ハ動モスレバ他人ニ名義ヲ利用セシ  
ムルガ如サ結果ヲ來ス虞アルヲ以テ充分實狀ヲ調査ス  
ルコト

五 乗入ニ因ル直通運轉ノ結果附近ニ於ケル他ノ交通機  
關ニ相當ノ影響ヲ與フル虞アルヲ以テ充分實狀ヲ調査  
スルコト

六 稟伺書ニハ右調査事項ヲ記載シ且當事者間ノ契約書  
ノ謄本ヲ添付スルコト

即ち直通運轉は他の路線に屬する車輛を自己の路線に運  
轉することとなり、又は自己の路線に屬する車輛を他の路  
線に流用することとなつて、甲の路線に屬する車輛も乙の  
路線に於て運轉する限り甲の事業ではなく乙の事業として  
經營せらるべきであり、従つて乙の名義に於て經營し收入  
は全部乙に歸屬し支出は乙の負擔となるといふのであつ  
て、甲の計算に於て乙の路線に乘入れ甲が事業を經營する  
名義利用の運轉とは嚴に區別せらるべきものであり、外見  
的には何れも他人の車輛が自己の路線に直通しあるひはそ

の逆となるのであるが、乗入車輛に依る事業を免許を受け  
たる爲自身（乗入れせしめる者）經營するか、あるひはそ  
の路線に乘入れる者が自己の免許路線に於ける事業と共に  
自己の事業として經營するかに依り峻別される。自身事業  
を經營するといふことは事業經營に直接自身があたること  
ではない。事業主體が何人であるかの問題である。自身が  
事業主體となり自己の計算に於て事業を經營することであ  
る。名目形式の如何を問はない。收入は自己が收得し支出  
は自己が負擔し、事業經營の危険は自己が負擔することと  
ある。故に自動車の直通運轉にして他の路線に車輛を乗入  
れるときは、路線の分界點に於て、事業はその路線につき  
免許を受けたる者に變るのである。従つて路線の分界點を  
境界として、甲の車輛（運轉の爲必要なる従業員を含むこ  
と勿論である）は乙の路線に乘入れた瞬間に於て乙に歸屬  
（借用を意味する）することとなり、その車輛に依る運轉  
は乙の運輸となり、事業そのものも乙の事業となり、従つ  
てその車輛に依る事業經營の危険は乙が負擔する。乗入れ

をなす甲は乙の路線に車輛を乗入れた瞬間に於て自己の車輛を乙に使用せしめることとなり、その車輛に依る事業は乙の事業として經營され、事業經營の危険を甲は負擔しないのである。即ち路線の分界點に於て事業主體は峻別され、乗入れを爲す者の事業ではなく、乗入れを爲さしむる者——その路線に免許を受けたる者の事業となり、その計算に於て經營される。同じく免許なき他の路線に車輛を乗入れる事に就ては外見上區別し難いが、他の路線に車輛を乗入れ乍ら乗入れる者の計算に於て事業を經營し、乗入れをなさしむる者が免許權の使用料として報償を受ける如きは、その路線につき免許を受けざる者が事業の主體であつて法の認むる所のものでないのは勿論、本訓令の謂ふ直通運輸と稱し難いこと亦言ふ迄もない。即ち乗入れる者は運輸收入を收得し得ないのであつて、乗入區間に於ける運轉經費及乗入に要する通常の必要經費を求償し得るにすぎない。斯くの如く乗入區間に於ける事業の主體はその路線につき免許を有する者であるから、車輛は路線の分界點に於

て乗入れを爲す者の所屬を離れて乗入れをなさしむる者に歸屬し、乗入れを爲す者は自己所屬の車輛を他に流用することとなるのであるから、事業計畫に於て定まれる車輛數の増減となり、共に自動車交通事業法施行規則第二條第二號の事業計畫の變更であると爲すのが鐵道省訓令第二號第一條ノ二の本旨であり、之に隨伴して發せられたる前掲監督局長通牒の趣旨であらうと思はれる。今回の内務鐵道兩省間に取換はされた覺書もかゝる業態としての直通運轉の取扱方に關するものなること言ふ迄もない。

最近東東市と王子電氣軌道株式會社との間に、會社が免許を有する鬼子母神裏池袋驛前間路線に於て、市の車輛の直通運轉に關する契約が成立し、現に之を實施してゐるが、その契約第二條に於て「會社ハ市ガ乗入直通運轉ニ依リ乗入區間ニ於テ收受シタル乗車料收入ノ全部ヲ收得スルモノトス、前項ノ場合ニ於テ會社ハ市ニ對シ乗入區間ニ於ケル運轉經費ヲ支拂フモノトス」とし、第三條に於て「會社ハ乗入區間ニ於ケル運轉事故ニ付一切其ノ責ニ任ズルモノト

ス」と定め、更に之に附隨して爲された協定第五條に於ては、市は會社に對して契約第二條の計算に資する爲に乗入區間を運轉する各運轉系統別の總營業料數及總乗車料收入其他必要なる書類を提出するものとした。之等は事業主體はその路線につき免許を受けたる會社なることを明かにするものであつて、訓令第二號の直通運轉であると言ふことが出来る。

自動車運輸事業に於ける事業計畫の變更は、路線が六大都市の道路元標より二十杆の範圍内にあるもの、自動車道を含むもの、及他の交通事業と競争の虞あるものを除き、路線の重要な變更及運賃の變更並に旅客座席定員又は輛數の減少にして自動車運輸基準規程に適合せざるに至るものの外は、自動車交通事業法第三十五條の規定に依る職權委任に關する省令第二條に依り地方長官に委任されてゐる。然し直通運轉の場合他人に名義を利用せしむるが如き結果を來す虞あるのみならず、他の交通機關に與ふる影響亦尠くないので、計畫の適否交通需給の關係等考究監督

するの必要上、地方長官が其の認可申請に對して處分せんとするときは鐵道大臣に稟伺を要することとした。更に今般の内務鐵道兩省間の申合に依り、鐵道大臣が右の地方長官の稟伺に對して指令せんとするとき、又は自動車運輸事業免許に際して直通運轉を併せ考慮してその旨の指示をなさんとするときは内務大臣に協議を要する。その理由は一定路線に依る自動車の運輸事業は道路交通上至大の關係があるので、鐵道大臣が事業の免許を爲さんとするときは道路の主務大臣たる内務大臣に協議を要することとした自動車交通事業法施行令第二條の趣旨と同様である。即ち直通運轉は一路線に二以上の事業者の車輛が運轉されることとなり、道路管理上より觀るときは新たな免許と選ぶ所はなく、道路管理權及其の監督權の立場から内務大臣は之を詮議して鐵道大臣の協議に應ずるのであつて、地方長官が直通運轉に關する事業計畫の設定又は變更の認可に際して、處分前鐵道大臣に稟伺せんとするときは内務大臣にその副本を提出せねばならない。地方長官は名目實質共に名

義貸とならざるや、他の交通機關に大なる影響なきや等詳細調査すべきはもとより、兩省申合の本旨に稽へその計畫の道路交通に及ぼす影響等に就ては特に調査の上意見を具申すべきである。

以上は自動車の直通運轉に關する鐵道省訓令、同省監督局長通牒及内務鐵道兩省間に取換はされた覺書並に土木局長通牒に關して一應の解説をしたに過ぎない。然し茲に注目されるのは兩省申合に關する覺書に「當分ノ間左記ニ依り取扱フコトヲ申合ス」とした點である。「當分ノ間」とは果して如何なる意味を藏するであらうか。元來直通運轉に關する鐵道省訓令及同省監督局長通牒に對して内務省は否定的意見を持して來た。即ち、前に一應觸れた様に自動車交通事業法に於ては之を認むる法上の根據がないばかりでなく鐵道省の主張する直通運轉を仔細に解剖するに、甲の免許線に乙の免許線に屬する車輛を乗入れ直通運轉する場合乙の車輛は自己の免許區間に於ける運轉回數をその儘甲の免許線に延長することであり、且甲も亦其の免許線に於て

別途に自己單獨の營業を爲すことが出来るのであつて、たとへ其の場合乙が甲の免許線に於てなす營業を甲の計算に於て爲すと雖も之を道路を主體として考察するときは同一路線上に二以上の交通物體が存在すること明かにして即ち二以上の營業が存在するのと何等異るところがないのである。尙一步を譲つて全部を甲の營業と見做すも社會通念上乙所屬の車輛は依然として乙の車輛であつて、其の營業上の責任分解點を明確に判別することは頗る困難なことである。例を示せば民法の不法行爲に依る損害賠償に關する第七百九條の事態生じたる場合被害者は相手方の判斷に迷はざるを得ないであらう。甲乙兩者間に斯る場合の危險負擔の協定があるにしてもそれは内部的關係に於ては效力あるかも知れないが對外的に知悉せしむべき手續が欠除してゐる。而も鐵道省が直通運轉なりとする前攝王子電氣軌道株式會社の免許線に於ける市の直通乗入れに就て見るにその協定第六條に於て「市ノ乗入區間ニ於ケル運轉事故ニ付テハ市ニ於テ一切其ノ責ニ任ジ會社ニ於テ之ニ關スル費用ヲ

他ノ第三者ニ支拂ヒタルトキハ市ハ之ガ賠償ヲ爲スモノト  
ス」としてゐるのは如何なる理由に據るのであらうか。市

は車輛を會社の路線に流用するにすぎず、會社が自己の事  
業として經營するといふ理論構成を採り乍ら、運轉事故に  
關する責任はその路線に車輛を貸與する市が負ふのだとす  
るのは明かに自家撞著である。かくの如く鐵道省が理論的  
に無理を敢てし乍ら尙直通運轉を固執する所以は、從來同  
省が唱へて以て金科玉條として來た一路線一營業主義に捉  
はれるの餘り之を逸脱せざらんとする自己辨護である。然  
し之れは理論的に全く對蹠的にあるのであつて意見の相違  
をそのままに相争つてゐては一般交通の利便を阻害こと勿  
論である。當分の間とは一般交通者の利便第一主義に則  
り、一應斯る制度を認むることとし兩省相共に更に研究し  
よう、其の結果觀念上許されざる道路上に於ける直通運轉  
を止め二重免許で行くか（二重免許に依る共同經營といふ  
手もあらう）あるひは理論は別として合法性を掘りあて  
ることが出来たならば直通運轉を法律化するか、結局研究の

仕上り迄の取扱方を定めたものであつて全面的に内務省が  
本制度に賛成してゐないといふことは事實である。

いづれにしても外面上事業主體分明ならざる本制度は利  
用者にとつて多大の迷惑なしとしないであらう。利便第一  
主義もとより結構である。然し本制度には叙上の如く法理  
上今遽に賛成し難いものがある。直通運轉は一路線一營業  
論者にとつてはまことに好都合である。又それだけに免許  
權なき免許としてこれを濫用される危険なければ幸である  
と言はざるを得ないのである。（七、一二）

