

分の内期間を定め國庫の負擔とし拓殖費より支辨する^(同第五條)。此の場合に於ては國費を以て支辨する道路及、其の支辨期間を告示することを要し^(同第七條)、是等の國費支辨道路と、他の工作物と效用を兼ねる場合に於ては、道路法第三十四條の例に依り關係行政廳の協議に依り費用の負擔を決定する^(同第六條)。

地方費道以下の道路に關する工事であつて、道廳長官が拓殖の爲必要と認むるもの、費用に對しては、當分の内其の全部又は一部を國庫より補助し拓殖事業の促進を圖つた^(同第八條)。

道路に關する費用の負擔金は、費用負擔者が道路に關する工事の執行又は道路の維持を爲す場合を除くの外、國道又は地方費道以下の道路にして國庫より支辨する道路に要するものに在つては國庫、準地方費道に要するものにあつては地方費の收入とし、道路の占用料其他道路より生ずる收入も亦、此の例に依つて國庫又は地方費に歸屬する^(同第九條第十條)。道路法第二十六條又は第二十七條の規定に依り行政廳に於て徵收する橋錢又は渡錢は、行政廳の統轄する公共團體の收入に屬せしむるのが原則であるが、之に特例を設け當該行政廳が其の橋梁又は渡船場の取扱を命じたる者の收入と爲すこととした^(同第十條)。

第二章 自動車道

第一節 總 論

第一目 自動車道に關する法制の沿革

行政廳が行政設備として開設した道路が公道であるから、私人の開設する道路は私道である。自動車道は専ら自動車の一般交通の用に供する設備であるが私道の一種と觀るべく、唯だ公衆共同の用に供せらるゝが故に公共物たる地位を占むるのである。従つて自動車道に關する法制の沿革は私道に關する法制を説明することに依つて明かと爲るのであつて、それは既に前章に於て述べたが、科學の進歩に伴ひ一般道路と異り交通物體を制限する特殊道路の發達は近時のことに屬し、自動車道の創設は最近の事に屬するのである。蓋し十九世紀の當初に發明された自動車は漸次發達し、明治二十三年我國にも輸入されるに至つたが、歐洲大戰の影響を受けて益々發達し、現時陸上交通用具として偉大の地位を占むるに至つた。従つて専ら自動車が通行する道路の開設を必要とするに至るのは當然のことである。

自動車道は私道である。従つて其の發達も亦私道に胚胎し、當初地方長官の許可を得て開設した私道に於ける交通物體を自動車の交通に制限して所謂自動車道を創始したのである。然るに漸次各地に於て之を計畫するものあるに至つたが、由來交通機關の民營に關しては明治の初年國家改造の際に其の大綱が定められ、明治四年制定された太政官布告第六四八號の規定する所であるから、此の規定に基き地方長官は内務大臣の認可を受け自動車道を許可したのであつた。然るに同布告は事業の經營に關し元資銷却主義を採用し、免許満期の後に於ける物件を國有に歸せしむる主義を採つた外、事業者の義務違反に對する制裁を缺く等時代の趨勢に適合せざるものがあつたので、内務省は屢々自動車道に關する法制を立案

し之を帝國議會に提出せしむとしたが、各種の事由に依つて妨げられた。然るに陸運に關する事業の主管が逓信省より鐵道者に移管さるゝに及び、鐵道省も亦自動車運輸に關する立法を計畫したが爲に兩法案を併合し、第五十九回帝國議會の協賛を経て自動車交通事業法が制定され、自動車道も亦右法律に依り規律さるゝに至つたが、未だ其の施行を見ないのである。

第二目 自動車道の意義及種類

自動車道とは専ら自動車の一般交通の用に供する道路、即ち一般自動車道と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、即ち専用自動車道とを謂ふ^(第十條)。併しながら固有の意義に於ける自動車道は一般自動車道であつて、専用自動車道の如きは自動車運輸事業の爲の一施設に他ならないのである。一般自動車道は次の要件を具備することを要する。

一 道路なること。道路の意義は前章に於て説明したところであつて、公衆交通の用に供する土地の設備が道路である。公衆交通の用に供する以上は其の交通物體を制限せらるゝ事があつても道路たる要件を具備するのである。従つて交通物體を自動車に限定しても道路である。或は道路は凡ての交通が許容せらるゝ土地の設備であるから、自動車のみ交通する土地の設備は道路の觀念に包含しないと解する者がある。併しながら道路は公衆交通の用に供するものであつて假令交通物體を制限しても夫れが自動車を利用する公衆交通の用に供せらるゝ以上は道路の觀念に反するものではない。反之自動車運輸事業者が其の事業用自動車の専用に供するものは、其の利用者が運輸事業の經營者に限定さるゝから鐵道又は軌道の設備と同じく道路ではない。故に本法に於ても之を通路として規定し道路と言はない所以である。自動車交通事業法の制定と同時に土地收用法を改正し、専用自動車道の爲に土地を收用又は使用すべき途を開いたに不拘、一般自動車道に關し何等の改正を行はなかつたのは、一般自動車道が土地收用法に規定す

る道路に該當するからである。従つて私道法が制定さるゝときは本法第二章の如き規定は夫れに吸収さるべき當然の運命に在る。

二 専ら自動車の交通の用に供するものなること。即ち自動車のみ一般交通の用に供せらるゝ道路であつて歩行者は勿論人力車、馬車等自動車以外の交通は一切之を排するのであるが、自動車である以上は乗用車たると貨物車たると自動車運輸事業に供するものたるとを問はず、何人に對しても之を利用せしむるのが一般自動車道の作用である。法は交通物體たる自動車の意義に關し何等規定する所がないが、夫れは社會の一般觀念に依らむとするのである。即ち自動車取締令が規定したやうに、原動機を用ひ軌條に依らずして運轉する車輛を言ふのである。若し自動車と自動車以外のものとの交通を許容する道路があるとすれば、それは一般自動車道ではなく一般私道として規律さるべきは當然である。

専用自動車道は一般交通の用に供する爲路線を定め定期に自動車を運行して旅客又は物品を運送する事業を經營する者^(第一條)即ち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である。従つて専用自動車道たるが爲には次の要件を具備することを要する。

一 通路なること。道路は公衆交通の用に供せらるゝものなるも通路は特定人の交通に供せらるゝものである。従つて私物である。併しながら特定人が其の通路を交通して一般交通の用に供する爲旅客又は物品を運送することは、鐵道軌道に於ける運送行爲と異るところがない。従つて此の私物たる通路も公共の用に供せらるゝものである。土地收用法が専用自動車道の爲に必要な土地の取得に關し土地收用を許したのも矢張り此の點に在る。

二 自動車運輸事業者が其の事業用自動車の専用に供するものなること。自動車運輸事業者は路線を定め自動車を運行して運送事業を經營するものであるが、後に説明するやうに自動車交通の經濟的價値は自動車が一般公道を利用することに於て他の交通機關に比し特色を有するのである。従つて自動車運輸事業者

の専用に供する自動車も亦此の経済的価値を擧ぐるが爲に一般公道を利用すべきは當然であるが、此の場合に於て其の路線に屬する公道の一部が自動車の運行に著しく不利不便な場合に於ては其の公道の一部を運行することを避け、特に通路を設置することは必ずしも咎むべく否認すべきことではない。故に専用自動車道の制度を認めたものである。従つて其の作用は公道交通に對する補充的目的を有するものであつて、自動車運輸事業の附屬的設備と見るべきものである。故に専用自動車道に付工事施行認可申請期間内に認可を申請せざるとき、又は専用自動車道に付工事施行の認可なきときに於ては、自動車運輸事業經營の免許は效力を失ふべきことを定めた^(第十條)。而して専用自動車道は、自動車運輸事業者が其の事業用自動車を運行する爲に開設するものであるから、事業者自身の自動車を運行せしむるものであつて、他の事業者の専用に屬する自動車を運行せしむるときは、一般自動車道と爲るのである。又若し其の通路に於て他の交通物體の交通を許容するに至らば即ち一般私道に爲るのである。

自動車交通事業法が、其の性質目的を異にする一般自動車道と専用自動車道とを自動車道と稱し、兩者を同一に規律したのは假令夫れが立法技術上の便宜に出でたものとしても、法の大系を誤つたものと言はねばならぬ。更に立法の形式を問はずして之を事業の實質的価値に付觀ても、専用自動車道の如き制度を必要とするや否や大に疑はざるを得ないのである。蓋し公道交通の補充的施設とし其の開設を認めたものとすれば交通政策の見地より公道に於ける自動車も亦其の専用道路を通行せしむることが得策である。斯くなれば専用道路は一般自動車道と爲るが故に専用自動車道の制度を必要としないに至るからである。又假令専用自動車道設定の立法理由を無視し公道の補充的性質を超越して路線の全部に亘り専用自動車道を開設する場合ありと假定しても、自動車運輸事業者の自動車運行に支障なき程度に於て他の自動車が之を利用することは交通政策上必要なことであつて、又之を其の事業の經營方面から見ても自動車運輸事業の經營に支障なき限り

他の自動車の通行を許容し、夫れより通行料を徴することは經營の打算上よりして當然のことである。従つて専用自動車道の制度は實質的方面から觀察しても無用のものと言はざるを得ないのである。或は近時自動車の發達著しく爲に既存の鐵道軌道の經營に打撃を與へ、鐵道軌道の經營者が其の事業を廢止して自動車運輸事業を經營せむとする形向があるが爲に此の制度を必要なりと主張する者がある。立法者は亦此の趨勢を察して本制度を必要としたのであろうが、以上述べたやうに特定人のみの使用する通路を認むることは、交通政策上適當でないのであるから、若し上に述ぶるが如き趨勢がありとすれば交通上要求せらるべき合理的方針を指導すべきであるに不拘、之を忘れたのは寔に惜むべきである。専用自動車道に關しては前章自動車交通に付述べたから以下一般自動車道に付説明する。

第三目 一般自動車道の將來

近時激増した自動車は普通道路を使用することを以て本能とし、高速度で戸毎運送を爲す特質を以てゐるにも不拘、自動車の交通に使用する公道は自動車發明以前の交通物體を標準として築造されたが爲に、其の路面構造を始めとし、幅員屈曲勾配等は到底自動車固有の機能を擧げしむることが出來ない。加之普通公道に於ては所謂一般交通を司る結果、交通速度を異にする交通物體が錯綜混亂して高速度の自動車を安全に通行せしむることが困難であつて、交通上の危険を惹起するばかりでなく自動車の固有交通価値を擧げしむることが出來ない。併しながら自動車の機能を國民生活に利用せしむるの必要があるから専ら自動車のみ通行する道路を開設するの必要を生ずるに至つたのである。此ことは第五回萬國道路會議に於ても各國委員の説明した所であつて、一般自動車道創始の原因は普通道路の劣悪と其の道路に於ける交通危険に胚胎するのである。

自動車道創始の原因と其の發達の道程は以上述ぶるやうである。従つて一般自動車道は道路の補充的性質を有するものであることは明かである。故に普通公道

が自動車の機能を擧げしむるやうに施設され、異種交通物體の通路が區別されて交通上の危険が除却され、自動車の機能を擧げしむるに於ては特に斯の如き道路を設定するの理由と必要とを認めないのである。故に普通道路の改良と一般自動車道とは相對立すべきものでなく普通道路の改良に因つて漸次其の發達を抑制されるゝの嫌がある。第五回萬國道路會議に於ても自動車交通を目標として普通公道を築造することを主義とする英米兩國の委員が、一般自動車道の開設の必要なきを主張し、劣悪な道路を有して之を改良するの餘裕を有しない伊太利國の委員が其の必要を論述した如きは以上の理由を證明するに足る。

我國に於ても英米の如き主義を採るべきか或は伊太利の如き政策を採るべきかは交通政策上重要な問題である。固より自動車のみ通行する自動車道を開設するよりは、寧ろ自動車も亦通行し得る一般道路を開設し改良することが焦眉の急務である。併しながら我國道路の現状を見ると、國道及府縣道の總延長二萬四千里に及んでゐるに不拘、道路の構造劣悪な爲に自動車運輸事業を經營する道路の延長は僅に一萬里に過ぎない状態であつて、而かも二車線の通行を許すべき三間以上の幅員を有するものは七百八十五里に過ぎない。その他の道路は自動車の行違に不便を感じ、尙勻配又は屈曲不良の爲著しく其の交通は制限され、之を自動車交通を標準として改良するが爲には巨萬の費用を要し、我國現時の財政を以てしては到底不可能の事に屬する。故に此の状態の繼續する間は一般自動車道の開設を許容するの外ないものと言はねばならぬ。

道路の現状よりして一般自動車道の開設を必要とするのみならず、假令我國に於ける自動車の發達が米國に於て見るが如き發達を見ないにしても、自然の地勢を征服し改良道路を築造して自動車に對し保護獎勵の政策を採つたならば、現在數を倍加すること必ずしも難くはない。従つて此の場合に於ては現在に於ける改良道路に於ける交通も亦飽和の状態に達するは想像するに難くはない。而かも更に夫れを改良することは一層の困難を伴ふから、一般自動車道の開設を必要とす

るのである。殊に一般公道に於て各種交通物體の調和を計るが爲に道路施設を擴張することは不可能である。従つて地表の利用甚しく極限された大都市に於て道路の一部を劃し自動車のみ通行する構造とすることは、土地の利用を區分し各街區の連絡を遮斷することゝ爲つて、一般公道本來の目的を達することが出来なから、斯の如き都市に於ては、交通緩和の爲め高架或は地下道と爲つて一般自動車道が出現するの運命を持つのである。

或は一般自動車道の作用が普通公道の補完的作用を爲すことより見るときは、公道管理者が公衆の一般負擔に於て施設經營すべき當然性を有するやうであるが、其の道路の使用實態は、普通公道の目的とするところと違つて、國民全般の使用に供せらるゝもので無く、自動車を所有し使用する者に限つて一般自動車道を使用するものであるから、其の道路の開設に依つて直接利益を享受する者はそれ等の者に外ならない。従つて國民全般の負擔に於て施設經營すべきものでないと言ふ結論に達するのである。故に現實其の道路を使用する者から使用料を徴收して經營する一般自動車道の制度が是認さるゝに至るのであつて、普通公道の改良に對立して一般自動車道の發達を見るのである。

第四目 一般自動車道の交通機關上に於ける地位

一般自動車道が道路であることよりして港灣或は鐵道軌道等に對する關係は一般道路と他の交通機關との關係に就き述べたところと全然同一である。唯だ一般自動車道が普通の公道に對して如何なる關係を有するかを研究する必要がある。其の作用より見るときは一般公道の補完的作用を爲すものであるが、自動車が普通公道に於て戸毎交通の爲に經濟的價值を有することから見るときは、其の自動車の使用する一般自動車道と一般公道とは緊密の關係を有し、一般公道と分離して見るべきでない。即ち一般自動車道のみを運行する自動車交通の如きは經濟上の見地からして之を想像することが出来ないのである。故に一般自動車道は普通

公道の延長として始めて經濟的價値を有するのであつて、鐵道又は軌道の如き交通機關と頗る趣を異にする所である。従つて一般自動車道の利用方面よりするときは普通道路との連絡は、鐵道若は軌道に於ける夫れと著しく異り此の連絡あつて始めて一般自動車道の效用を遂げ得るのである。従つて其の構造又は其の道路上に於ける交通方式は一般公道と同一のものたるを要する。

故に一般自動車道を開設する場合に於ては、一般公道との關係緊密であるから一般公道の道路管理權に統制さるべき性質を有し、道路管理權と共に統制されることに依つて一般自動車道の效用を擧げ得るのである。

第二節 自動車道事業の經營

第一目 自動車道事業の免許

一般自動車道を開設し、有償又は無償にて之を専ら自動車の一般交通の用に供する事業を自動車道事業と言ひ(第十七條第二項)、之を經營せむとするものは命令の定むる所に依り使用料金其の他に關する事業計畫を定め主務大臣の免許を受くことを要する(第十條)。

第一 免許を受くこと。自動車道事業を特許事業としたのは、既に説明した如く明治四年太政官布告第六四八號の採つた趣旨と同一であつて、交通事業の如く國民一般の利害に關係を有する事業は國家に於て之を獨占し、必要ある場合に限り私人に特許する精神と同一である。併し特許事業としたことは、政府が此の種事業を經營する事を排すのではない。政府も亦自動車道事業を經營する事が出来る。政府が經營する場合に於ては經營の權限を有する當該官廳が主務大臣に協議することを要する(第三十條第七條)。私人が免許を受けずして自動車道事業を經營したときは所罰せらるゝのである(第五十條第一號)。併しながら無償にて使用せしむべき一般自動車道以外の自動車の通行する道路を開設する事は私人の任意であつて、國家の干渉外に放任さる(第三十條第二條)。免許の意義及其の性質に關しては次章に述べ

る軌道の特許の意義及性質と同一であるから參照されたい。而して免許を爲す權限を有する主務大臣は未だ施行命令の公布がない爲に明かではないが、一般自動車道が道路の一種であることから見ても亦、其の效用が一般公道に於ける交通と密接不離の關係に在ることよりするも、道路を主管する内務大臣の權限に屬すべきは勿論である。固より一般自動車道も陸上交通機關として重大な使命を有するから陸運を主管する鐵道大臣も之に關與するの關係を有するに違ひない。併しながら同じ陸上交通機關たる道路に關し何等の權限を有しない鐵道大臣が、之に關與することは、交通機關に對する統一的監督の必要急なるとき現在制度の下に於て鐵道大臣が干渉することは不適當である。

第二 一般自動車道開設權。免許を得た者は工事方法を定め主務大臣の指定する期限内に工事施行の認可を申請し、其の認可されたる方法に依つて一般自動車道を開設することを要する(第九條)。工事施行の認可は免許に豫定した工事執行權を確定する行爲である。

第三 事業經營權。免許に依つて事業者は一般自動車道事業を經營する權利を取得する。此の權利は國家と事業經營者との公法上の權利關係である。而して自動車道事業の態様は、一般自動車道を開設して之を自動車の交通の用に供することに在る。即ち公衆をして自動車に依り其の道路を交通せしむるに在る。故に其の經營狀態は普通道路に於ける道路管理者と全然同一である。道路管理者は國權の作用に依つて道路を管理するに反し、自動車道事業者は國家の授權に依つて道路を經營するの差あるに過ぎない。而して自動車道事業者と之を利用するものとの法律關係は私法上のものであつて普通道路に於けるが如く公法上の關係ではなく、之を利用する者は自動車道事業者と賃貸借契約を締結するのである。従つて鐵道又は軌道に於けるが如く運送契約を締結するのではない。又其の使用に關して使用料金を徴収すると否とは自動車道事業の要件ではない。無償使用の場合に於ては無名契約に依つて使用するものと言はねばならぬ。

第二目 工事の施行

免許に依つて直に工事に着手するを得べきでなく、免許申請の場合に添附した事業計畫に基き工事の執行権を確定するの必要がある。此の認可により始めて工事執行権を有するのである。故に工事施行の認可申請期間内に認可を申請せざるとき、工事の施行が認可されないときは免許は其の效力を失ふのである(第三十條)。故に天災其の他已むを得ざる事由に依つて、期間内に認可を申請すること能はざるときは期間の伸長を申請することを要し(第十九條)、之を爲さざるときは免許は效力を失ふのである。

一般自動車道の構造如何は獨り事業者の經營經濟に影響するのみならず、交通上の危険を伴ふものであるから、之が構造並に維持及修繕に關しては命令を以て特に規定することとした(第二十條)。此の命令は未だ制定されないのであるが、最も重要な事は一般自動車道と一般公道との交叉の問題である。一般自動車道の效用を擧げしむる爲には、他の交通設備との平面交叉を禁止するのが原則であるが、之を爲さざる場合に於ては相當の設備を必要とする。殊に道路と平面交叉する場合に於て、交叉部分は公道なりや一般自動車道なりやの問題を生ずるも、之は兩者設定の前後に依りて解決すべきものである。而して事業者は此の規定の定むる所に従ひ築造し築造當時の構造を維持するために之を修繕する義務を負ふのである。此の場合に於て自動車道に關する工事の爲必要あるときは、自動車道事業者は地方長官の許可を受け沿道の土地に立入り又は其の土地を一時材料置場として使用する事が出来る。蓋し一般自動車道に關する事業の爲に土地を収用又は使用するの必要あるときは、土地収用法を適用して収用又は使用し得るのであるが、是等は何れも事業の認定を受くることを必要とするのであるが、斯くては工事の執行を遅延せしむる恐あるを以て簡易な方法に依つたのである。而して此の方法に依るときは已むを得ざる事由ある場合を除くの外、豫め土地の占有者に通知す

ることを要し、立入又は使用に因つて生じた損害は立入又は使用の後遅滞なく事業者に於て補償することを要し、其の補償に付協議調はざるときは地方長官之を裁定する。其の裁定中補償金額に不服ある者は、裁定の通知を受けた日から三月内に通常裁判所に出訴することが出来るのである(第二十條)。

自動車道事業者は工事施行の認可を受けたときは主務大臣の指定する期間内に工事に着手し之を竣功せしむる義務を有する(第二十條)。蓋し一般自動車道の如き公益に關係ある事業の執行を事業者の自由施設に放任することが出来ないからである。事業計畫又は工事方法を變更せむとするときは主務大臣の認可を受くることを要する(第二十條)。

第三目 事業の經營

自動車道事業者が一般自動車道に關する工事を竣功せしめても直に一般自動車道を行せしむることは出来ない。更に主務大臣の認可を受けて一般自動車道の供用を開始することを要する(第二十條)。蓋し認可した工事方法書の通り完成したるや否を検査するに非ざれば、交通上の危険を惹起する虞あるからである。若し認可を受けずして供用を開始したときは所罰せらる(第五十條)。而して此の供用開始の認可を受けた上は自動車道事業者の自由意思に依つて、一般自動車道の全部又は一部の供用を休止し又は廢止することが出来ない必ず主務大臣の許可を受くることを要す(第二十條)。一般自動車道が公共物なる性質上當然のことであつて、若し此の義務に違反し供用を休止し又は廢止したときは科料に處せらる(第五十條)。

自動車道事業者は一般自動車道の使用に對し使用料金を徴収する事が出来るのであるが、其の使用料金は公平にして妥當なることを要する。而して之が標準と爲るべきものは事業に投じた資本金又は、一般自動車道を使用するが爲に節約し得る燃料の金額又は、危険の減少機體の消耗又は破損の減少若は交通時間の節約等であつて經濟界の事情を斟酌して決定する事を要するのである。自動車道事業

は既に述べた如く免許事業であつて、事業者は一般自動車道を經營する権利を有すると同時に國家に對し事業を繼續して經營するの義務を有する。此の權義は事業者の自由に處分するを得ざるものであるから、事業の譲渡は主務大臣の許可を受くるのでなければ效力を生ぜざる事とし、事業者が會社である場合に於て他の會社と合併する時は、自動車道事業經營權も亦合併に伴つて移動する事と爲るから、其の合併前主務大臣の許可を受くることを要し、又自動車道事業者が死亡したときは相続人に於て其の事業を承繼することを定め、自動車道事業を營む會社を自由に解散せしむるときは免許權消滅する事と爲るから、解散の決議又は總社員の同意は主務大臣の認可を受けなければ效力が発生しないこととし^(第二十條)自動車道事業の確保を圖つたのである。

自動車道事業は國家の特別保護の下に經營するのであつて、其の經營權は保護されるものであるが、所謂企業權占獨を付與されたものではない。唯だ政府が免許した事業であるから、之を經營難に陥らしむるが如き競争的事業を他の者に特許しないだけの事實上の利益を受くるに過ぎない。寧ろ其の事業の用に供する土地物件に就ては所有者の自由を排し他の者に共用せしむる義務を負担する。即ち政府又は政府の許可を受けた者が自動車道に接続し若は接近し又は之を横斷して一般の道路、自動車道、橋梁、河川、運河、溝梁、鐵道、軌道、索道等を造設するときは自動車道事業者は之を拒むことを得ざる義務を負ふのである。此の場合に於て公益上必要ありと認むるときは、主務大臣は自動車道事業者に對し設備の共用又は變更を命ずることが出来る。併しながら其の實施方法及費用の負擔に付ては當事者の協議に依らしめ、協議調はざるときは主務大臣裁定する。設備の共用又は變更の爲に損害を受けた場合に於ける補償に付ても矢張り同一の方法に依つて補償額を決定するのである^(第三十條)。

自動車道事業は、自動車の一般交通の用に供する道路を經營する事業であつて其の道路上に於ける自動車運輸事業とは別個の事業であるが、同一人が兩事業を

兼營する場合には兩事業を各別に取扱ふのは不便であるから、是等に關しては命令を以て、別段の定を爲すこととした^(第三十條)。併しながら之が爲に自動車道事業が變じて自動車運輸事業と爲るのではなく、各事業は互に獨立した事業である。

自動車運輸事業は道路上に於ける交通事業であつて、其の事業は軌道等と異り移動性を有するものであつて、此の性質を有することが此の事業の特質である。故に競争者のあることを豫知しなければならぬ、之に對し自己の事業經營權を主張し他の者の經營を排すべきでないのを原則とする。併しながら國に於て自動車運輸事業を經營した爲之と路線を共通にする自動車運輸事業者が其の區間に付事業を繼續する能はざるに至りたる時、又は著しく收益を減少するに至りたる時は政府は勅令の定むる所に依り其の事業者の受けた損失を補償する事の途を設けた^(第三十七條)。自動車道事業者が自動車運輸事業を經營する場合に於て此の規定に依り運輸事業に對する補償を受くべきは勿論であるが、自動車道事業に對しても補償を受くべきかは疑がある。併しながら自動車道事業と自動車運輸事業とは別個のものであるから自動車道事業に對しては補償されないものと解する。

第四目 自動車交通事業抵當

自動車道事業に必要な資金を得る爲に、其の所有に屬する財産に擔保權を設置することは企業經營上必要なことである。然るに其の財産は動産不動産たる財産たるを問はず、相結合して自動車道事業に供するものであつて、相結合して始めて相當の價値を有するのである。故に之を個々に分離して擔保權を設定することは不得策であるから、自動車道の全部又は一部に付自動車交通事業財團を設定することを得しむ^(第三十條)。併しながら地方鐵道又は軌道の抵當權に於けるが如く財團を設定するのでなければ抵當權の設定を許さないのとは違つて、自動車道事業者は個々の不動産に付抵當權を設定し得る。而して財團の設定は株式會社のみに許し鐵道抵當法を準用するのであるが、其の一部に就て本法に特別の規

定を設けた。

自動車交通事業財團は、(1) 自動車道の敷地及其の上に存する工作物並に之に屬する器具機械、(2) 發着場、駐車場其他自動車運行の爲必要な沿線土地及其の上に存する工作物並に之に屬する器具機械、(3) 自動車庫、停留所、貨物庫、給油所、附屬工場、事務所、事務員駐在所其他事業の爲必要な建物及其の敷地並に之に屬する器具機械、(4) 通信又は信號に要する工作物及其の敷地並に之に屬する器具機械、(5) 前四號に掲ぐる工作物を所有し又は使用する爲他人の不動産の上に存する地上權及第三者に對抗し得べき賃借權並に前四號に掲ぐる土地の爲に存する地役權、(6) 自動車運輸事業の爲登録を受けたる自動車及其の附屬品、(7) 事業經營の爲必要な貯藏物品及器具機械であつて自動車事業者に屬し且つ其の事業に關するものを以て組成する^(第三十條)。而して財團は獨立の一般自動車道に付設定する^(第四十條)。同一の事業者が自動車運輸事業と自動車道事業とを兼營する場合に於ては兩事業に關するものを合して一個の財團を設定する事が出来る。併し夫れは何れかの一方が既に財團を設定した後は許されたい^(第四十二條)。又財團を目的とする抵當權は第二順位以下の抵當權を除くの外之のみに依つて擔保せらるる債務の額が三萬圓以上でなければ設定することが出来ない。其他登記手續等に關しては第四十三條以下に規定した。

第三節 免許權の消滅

自動車道事業者が、自動車道事業を經營する權利を有するのは、國家の免許に依るのであつて、國家が一旦附與した權利は法の明文ある場合でなければ國家と雖之を廢止變更することが出来ない。故に法は、(1) 工事施行の認可申請期間内に認可を申請せざるとき、(2) 工事施行の認可なきとき、(3) 事業經營の免許を受けた者が会社の發起人である場合に於て工事施行の認可申請期間内に会社設立の登記を爲さざるときは免許權は效力を失ふものとした。又第二十七條の規定に依

つて一般自動車道の全部又は一部の供用廢止の許可を得たとき、若は第二十八條に依つて會社解散の認可を得た時に免許權が失效するのは當然である^(第三十條)。又第二十九條の規定に依つて免許を取消されたときも同一である。

第四節 自動車道事業の監督

自動車道事業の經營如何は公衆の交通に至大の關係を有するから、國家は事業の經營を保護すると共に嚴重な監督を行つて交通上遺憾なきを期するのである。

一 監督機關。未だ施行令の公布が無いから明かでないが、前に述べた如く一般自動車道が道路である以上は主務大臣は内務大臣であること明かである。而して本法に規定する主務大臣の職權の一部は命令の定むる所に依つて地方長官に委任することを規定したが爲に^(第三十條)地方長官も亦監督機關である。

二 監督作用。監督機關に於て必要と認めたまは自動車道事業者をして事業上の報告を爲さしめ書類を提出せしめ、又は監査員を派遣して事業の狀況を監査せしむる。此の場合に於て監査員は自動車道事業者又は其の代表者若は其の他の従業員に説明を求め帳簿書類及圖面を檢閲する事が出来るのである^(第三十條)。監督機關は以上の方法に依り事業を監督し、主務大臣公益上必要ありと認めたまは、(1) 使用料金其他に關する事業計畫又は一般自動車道の工事方法を變更せしめ(2) 一般自動車道又は其の附屬物件の改善を爲さしむることが出来る^(第二十五條)。又自動車道事業者が、(1) 法令又は免許許可若は認可に附した條件に違反したとき(2) 法令に基きて爲した處分又は免許許可若は認可に附した條件に基きて爲した處分に違反したとき、(3) 主務大臣の指定する期間内に工事を竣功せず其の他許可又は認可を受けた事項を故なく實施せざるとき、(4) 事業の經營不確實又は資産状態が著しく不良其他の爲事業を繼續するに適せずと認めたまは、(5) 公益を害する行爲を爲したるときは、自動車道事業經營の免許の全部又は一部を取消し又は事業の全部又は一部を停止せしむることが出来る^(第二十條)。

第五節 訴願

本法又は本法に基きて發する命令に規定した事項に就て主務大臣又は地方長官のした處分に不服ある者は訴願することが出来る^(第三十條)。由來行政廳の自由裁量に屬する事件に關しては訴願訴訟の提起を許さないものが多い。殊に軌道の特許又は地方鐵道の免許處分等に對しても行政救済の途を開かなかつたのであるが本法に於ては自動車運輸事業に付從來營業免許に關する事件として訴願を許した關係もあるので自動車運輸事業の免許處分に對し訴願を許した、従つて一般自動車道の免許處分に關しても救済制度を認むるに至つたのであつて法制の進歩と言ふべきである。

第三章 軌道

第一節 總論

第一目 軌道法制の沿革

我國に於ける軌道の創始は、明治十三年二月東京市内に於て東京馬車鐵道を敷設したのを以て嚆矢とす。當時之に關する法制の完備したものなく、軌道は道路を使用する施設であるから、地方長官が内務大臣の指揮を受けて之を許可したに過ぎなかつた。其の後各地に馬力又は人力を動力とする軌道を經營するもの續出し、明治二十年に爲つては電氣を動力とする軌道の出願を觀るに至つた。世運の趨勢此の如くなるを以て、政府は法律の制定を必要とし電氣を動力とする軌道の許否に關して閣議を重ね、此の種企業を私設鐵道條例に依らしめむとしても、其の施設が主として道路に敷設するものであるから普通の鐵道と異なるのみならず、道路交通上危険を伴ふものであると言ふことで、其の出願を否認する方針を決定した。然れども民間企業家は此の種計畫の實現を希望して止まざる状態であつたから、此の種企業を助成し地方産業を發達せしむると共に、一面道路交通上の危険を防止するが爲、明治二十三年法律第七十一號を以て軌道條例の制定を觀るに至つた。

軌道條例は纔に三箇條より成り、一般運輸交通の便に供する馬車鐵道及其他之に準すべき軌道は、起業者に於て内務大臣の特許を受け之を公共道路上に敷設することを得べく^(軌道條例第一條)、軌道敷設の爲、起業者の負擔を以て在來の道路を取擴げ又は更正し、若は新に軌道敷を設くる必要あるときは之に要する土地は、起業者に於て土地收用法の規定に依り内閣の認定を経て之を收用することを得べく^(同第二條)、在來の道路を取擴げ又は更正した部分及新設した軌道敷は俱に道路敷に編入すべきこと^(同第三條)を定めたるに過ぎなかつた。而て軌道經營に關する權義は當