

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

時内務大臣の定めた軌道條例取扱方針に規定する標準命令に準據して、處分毎に命令書を下附して之を規律した。然るに軌道は益發達して鐵道と相對立するの趨勢を呈し、陸上交通上重要な交通機關たる地位を占むるに至つたので、明治四十一年に至り軌道條例に依り内務大臣の特許を受け一般運輸の業を営まむとするものは更に逓信大臣の許可を受くべきことを定め^(明治四十一年勅令 第二百六十六號)、軌道經營の事項に關しては内務逓信兩大臣に於て主管することゝなつた。大正七年法律第四十號を以て軌道會社の資本増加に關し商法の特例を設け、會社は株金全額拂込前と雖、監督官廳の認可を受け、線路の延長又は改良の費用に充つる爲其の資本を増加することを得る途を開き、更に大正八年地方鐵道法の制定と共に又一部を改正し、政府が軌道に接近し又は並行して鐵道を敷設した爲、軌道經營者が其の接近し又は並行する區間の營業を繼續すること能はざるに至つたときは、政府は其の營業廢止に因りて生ずる損失を補償することゝした^(大正八年法律 第五十一號)。然るに其の後に至り軌道を敷設すべき道路に關しては道路法の制定せらるゝあり、一方軌道に類似する私設鐵道に關しては地方鐵道法の制定せらるゝありて、軌道に關する法制も是等交通機關に對する政策と歩調を一にする必要があるのと、時運の趨勢に伴はざる點もあつたので、大正十年法律第七十六號を以て新に軌道法を制定し、大正十三年一月一日より施行せらるゝに至つた^(大正十二年十二月 勅令第五百八號)。是即ち現行法である。次いで昭和四年に至り、地方鐵道の助成を圖る目的を以て劣後株發行の制度を樹てると共に、其の他の點を改正するに至つたが爲に、之と權衡を保持する必要上、昭和四年法律第六十一號を以て一部を改正し現在に至つた。

第二目 軌道の意義

土地に軌條を敷設して人又は物を運送する設備が鐵道であるとするれば、軌道も亦鐵道であると言はねばならぬ。併しながら我法制に於ては鐵道と軌道とを區別し、前者に關しては鐵道敷設法^(大正十一年法律 第三十七號)及地方鐵道法^(大正八年法律 第五十二號)の規定

が設けられ、後者に關しては軌道法があつて、法律上之を區別することを必要とするのである。然るに軌道法に於ては軌道の定義を示すことなく、一般交通の用に供する軌道に軌道法を適用することを規定したに過ぎない。従つて兩者は如何なる標準に依つて區別すべきや從來議論の存する所であるが、道路交通の物體たる鐵道が軌道であると解するを正當とする。或は技術上の見地に依つて道路に軌條を敷設するのが軌道であつて、道路以外の地に敷設するものが鐵道であると説明する者もあるが、地方鐵道も亦已むことを得ざる場合に限り道路上に敷設することを許され^(地鐵第四條)、軌道も亦道路以外に敷設することを認めらるゝが故に、軌條を道路に敷設すると否に依つて、兩者を區別するの標準と爲すことが出来ないのである。或は兩者は、經濟上又は技術上の性質に於て明白な區別の標準がないから當事者の出願と國家の認定とに依つて決定すべきものであると説く者もあるが、當事者が出願を爲し國家が認定する場合に何を標準として兩者を區別すべきやの問題に觸れないから本問の説明とは爲らない。或者は兩者の正確な區別は之を法律上の形式に求むるの外なく軌道法に依り規律せらるべきものが軌道であつて、鐵道敷設法又は地方鐵道法の支配を受くるものが鐵道であると説くが、此の説も前説と同一の批難を免れない。或は軌道は地方鐵道と異り道路交通を補助する機關であると説明する者もあるが、道路交通を補助すると謂ふことは、軌道が道路と獨立した使命を有する場合に於て始めて正當な觀察ではあるが、荷馬車又は自動車と同様に道路を交通する軌道が、道路と對立して道路交通を補助すると謂ふことは社會觀念上首肯することの出来ない所である。

法制の沿革に徴すると、軌道の名稱は舊法即ち軌道條例の附したるものであつて、其の第一條に、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内務大臣の特許を受け公共道路上に敷設することを得べき旨を規定したことに胚胎する。故に軌道の一般的概念は舊法の規定した概念を其のまゝ新法に移して決定すべきである。之に依つて觀るときは軌道は馬車鐵道及之に準すべきも

のであつて一般交通の用に供すること、道路に敷設することの二要件を具備したる鐵道であると言ふ概念を捕足することが出来る。一般交通の用に供することは鐵道と同一であるから論究する必要がないが、其の物體が馬車鐵道及之に準すべきものなること及道路に施設すべきことが鐵道と區別せらるゝ重要な點である。然らば馬車鐵道及之に準すべきものとは如何なるものを指すのであるかの問題と爲るのであるが、軌道條例を制定した明治二十三年時代に於て、馬車鐵道は道路を交通する馬車が軌條を利用して道路を交通したに過ぎなかつた。即ち普通に道路を使用する馬車と同一視すべきもの、即ち道路の交通物體であつたことを想像するに難くない。然るに軌道條例制定後科學の進歩に伴ひ電氣又は蒸氣を動力とし、或はガソリンを動力とする車輛が漸次増加するに至つたけれども、是等は畢竟動力が變化したに過ぎないのであつて、道路交通物體たる性質を變更したのではない。従て動力の如何を問はず舊法制定時代に存した馬車鐵道と同一の目的の下に經濟上の效用を遂げ、形式を具備する鐵道が軌道であると言はねばならぬ。固より軌道を道路に敷設することは、軌道が道路の交通物體たる性質より生ずる結果に外ならないのであつて、道路に軌道を敷設したが爲に鐵道が軌道と爲るのではない。要するに廣義に於ける鐵道が道路を利用する交通物體たる資質を有する場合に於て軌道と爲るのである。

専ら道路の地下に敷設する所謂地下鐵道が軌道であるか鐵道であるかは議論の存する所である。或は軌道は道路上に敷設するものであつて、道路地下は道路でないから軌道ではない。軌道でないとなれば鐵道法に依る鐵道であると説明する者があるが、道路地下が道路であるか否の解釋は、道路の如く土地を構成要素とする公物の管理權が地下何れの範圍に迄及ぶべきやを決定することに依りて解決する。道路設備を路面上のみに止むるものとせば殆ど道路の效用を達することが出来ない。従つて公物として管理上必要な範圍を以て道路の限界と爲さなければならぬ。管理上必要な限度は即ち人力の及ぶ範圍であるから、道路地下と雖其の

範圍に於て道路である。従て専ら道路地下に敷設する鐵道は路面軌道と其の形式及效用同一である。故に道路の地下に敷設する地下鐵道は軌道である。殊に軌道條例に於ては、軌道は之を公共道路上に敷設すべきことを規定したに反し、軌道法に於ては單に、軌道を道路に敷設すべきことを規定し、其の上下何れに敷設するも軌道であることを明かにしたことに徴しても明白である。

第三目 軌道の種類

軌道は技術上の見地より又は其の經濟上の效果よりして各種に分類することが出来るが、法律上より之を分つときは、一般交通の用に供する軌道^(第一條)_(第二項)、一般交通の用に供せざる軌道、所謂専用軌道^(第一條)_(第二項)及準軌道^(第三十)_(一條)の三種とする。

一 一般交通の用に供する軌道。一般交通の用に供する軌道とは一般公衆が交通の用に共用する軌道を謂ひ、學者の所謂公の企業に屬し、何人と雖一定の事項を具備して運送を要求した場合に於ては之を利用せしめ、何等の理由なくして其の要求を拒絶することが出来ない性質を有し、其の利用者は常に不特定人である。故に此の種軌道は社會生活と密接の關係を有するから、一般私企業に觀るが如く其の施設經營を私人の自由に放任すべきものではない。國家が其の施設經營權を獨占して自ら之を經營するか、又は私人に對し其の獨占權を附與して經營せしむるかの方法に依つて、國家は交通政策を實現するを要するのである。軌道法制定の主たる目的も亦此の種事業を規律せむとするにあるのである。或は公共團體に於て經營する軌道は公共團體の住民のみの利用に供せられ、其の他の一般公衆は之を利用することを得ざるものゝ如く解するものもある。併し公共團體が軌道を經營するのは固より團體住民の利益の爲であるが、特許を受くることに依つて團體員以外の一般公衆の利用に供せしむる義務を負ふものであるから、公共團體の經營する軌道も亦一般交通の用に供する軌道である。

二 専用軌道。専用軌道は、私人が私人の用に供する爲に敷設する軌道を謂

ふ。従て其の利用者は常に特定人であつて、軌道の所有者たる私人が其の軌道を利用する場合は勿論、他の特定人をして其の軌道を利用せしむる場合も亦専用軌道である。是等の軌道は一般交通の用に供する軌道と異り、利用者が特定せるものであるから之が經營如何は特定人間の利害關係に歸し、其の經營權を國家に保留する必要がない。全く私人の自由經營に放任せらるべき性質のものであるが、其の施設經營は往々にして道路交通と關聯を有し道路交通物體と見るべきものであるが故に、交通取締上の必要よりして軌道法に依り特別の取締を爲す^(第一條第二項)。

三 準軌道。軌道は道路交通の物體であつて、其の形式は道路に軌條を敷設して其の上に車輛を運轉する設備である。然るに道路に軌條を敷設するが如き技術的方法を採用せずして尙道路交通の物體と觀ることを得べき施設、例へば無軌條式電車の如きは交通經濟上軌道と同一視すべき資質を有するものであるから、軌道法は是等の施設に對し軌道法の規定を準用する方針を採り、之を準軌道とし準用すべきもの、範圍は命令を以て規定することとしたが、今日に於ては未だ其の命令は制定されない。

第二節 軌道の特許

第一目 總説

一般交通の用に供する軌道は公衆の日常生活と緊密の關係を有し、其の設備の良否は國家の隆替に影響するを以て、是等の設備に對し國家は如何なる政策を採るべきやは交通政策上重要な問題である。或は是等の施設も一般營業と同一に國民の自由に放任するのも一方法であり、或は之が經營を國家又は公共團體に屬せしむるのも亦一方法である。又國家經營を原則とし、特別の場合に私人をして經營せしむるのも亦一方法である。然れども是等設備の効果が國民の經濟生活社會生活政治生活に重大の關係を有することに鑑るときは、國民の自由施設に放任すべきものでないことは言を俟たざる所である。故に我國に於ては古く明治の初期

に於て是等の交通事業は總て國家經營の主義を採用し、必要ある場合に於ては特に私人をして之を施設經營せしむる主義を採つた^(明治四年十二月十四日、太政官布告第六四八號)。之を我國陸運に對する交通政策の原則と言はねばならぬ。然れども此の主義を採るに至つたのは、事業の性質上當然國家の獨占に歸するものとしたのではなく、事業の性質と其の効果が叙上の如きものであるから、國家の立法權に基き國民の自由營業の範圍に委ねずして、其の經營權を國家に保留し特定人に特許することとしたのである。

軌道條例も亦此の主義に則り軌道法亦其の主義を採用し、一般交通の用に供する軌道を敷設して、運輸事業を經營せむとする者は主務大臣の特許を受くべきことを規定し^(第一條第三條)、所謂特許事業に屬せしめ私人の自由經營を許さない。併しながら特許事業としたことは、國家の經營を否認するのではないから、國の行政廳が軌道を經營する場合には當該官廳と協議し運輸事業を經營することが出来る^(第三十二條)。此の場合に在つても軌道が變じて國有鐵道と爲るのではない。

軌道特許權を附與する主務大臣は官制の規定する所に依りて定まり、現在に於ては内務鐵道兩大臣の主管に屬する。故に軌道の經營には兩大臣の特許を必要とする。此の兩大臣の有する權限は軌道に關する總ての事項に關し共同して行はるるものであつて、兩大臣が單獨に其の權限を行使することを許さないのである。

第二目 特許申請の手續

特許を申請するには特許申請書に (1) 起業目論見書^{(一 目的(旅客運送、荷物運送の別)、二 商號又は名稱、主たる事務所の設置地、三 軌道事業に要する資金の總額及其の出資方法(即ち特許申請に係る軌道の爲に要する資金及其の資金を如何なる方法に依り支出すべきかを明示することを要す)、四 線路の起終點及併用軌道の始終點の地名、地番並其の經過市町村名、五 軌道を敷設すべき道路の種類毎の延長、一般幅員及計畫幅員、(茲に謂ふ一般幅員とは軌道特許申請當時に於ける道路の大體の幅員を謂ひ、計畫幅員とは將來擴築せむとする幅員を謂ふ) 延長及單線複線等の別、六 軌間及車輛の最大幅員、七 動力(人力、馬力、蒸汽、電氣等の別)電氣を動力とするものにして自ら發電設備を有するものに在りては原動力の種類(火力、水力の別) 他より電力の供給を受くるものに在りては供給者名を記載することを要す)} (2) 線路豫測圖^{(縮尺二萬五千分一以上の平面圖とし線路經過市町村名、地形、一軒毎及單線複線等の分界點の軒程、道路の種類並沿線の人家連擔の狀況を記し}

縮尺、方位を示すことを要す) (3) 建設費概算書(一定の様式に依ること) (4) 運輸事業の收支概算書(一定の様式に依ること)を添附し、申請者又は其の代理人記名捺印することを要す。出願人組合に在つては組合契約書の謄本、會社を設立せむとする者に在りては定款の謄本、既設會社に在つては定款及登記謄本、公共團體に在つては軌道經營に關する決議要領書を添附し、軌道を主管する内務、鐵道兩大臣宛とし軌道を敷設する地を管轄する地方長官に提出するのである(施第一條乃至第三條、條地鐵施第三條)。

二府縣以上に互り軌道を敷設する場合に在つては、起點所在地を管轄する地方長官に提出する事を要し(施第二條、十九條)。軌道は道路に敷設するを以て原則とするものであるから(第二條)、若し出願の計畫であつて、地形の關係又は技術上及經濟上其の他の事由に依つて、道路に敷設することを得ない場合に在つては、其の事由を申請書に附記することを要する(施第一條、第二項)。

地方長官が特許申請書を受付たときは期限を指定し、軌道を敷設すべき道路の管理者に對し軌道敷設に關する意見を聞くことを要し、道路管理者が其の意見を決定するに付ては又期限を指定し軌道を敷設すべき道路に關する費用を負擔する公共團體の意見を聞くことを要する。蓋し兩者の意見を徴するは、軌道の敷設を特許した場合に於て、本來道路管理者の權限に屬する道路占用の許可を受けたるものと看做さるゝが故に(第四條)、軌道の特許は道路管理權の一部行使とも觀るべきのみならず、道路に軌道を敷設すると否とは道路費用の負擔に影響する所が尠くないから、道路管理者及道路費用負擔者の意見を聽くのである。然れども軌道特許處分に關しては必ずしも其の意見に拘束せらるゝことなく、主務大臣の自由裁量に依つて決定せらるゝのであるから、期限内に意見を答申せざるときは地方長官は其の意見を俟つことなく申請書を主務大臣に進達することが出来る(施第四條)。

二府縣以上に互る軌道の特許申請書を起點所在地を管轄する地方長官が受付たときは、關係地方長官に商議し、商議を受けた地方長官は期限を指定して道路管理者及費用負擔團體の意見を聞くことを要する(施第二條、十九條)。

第三目 特許の意義及性質

一般交通の用に供する軌道の經營權は國家に留保するものなるが故に、國家自ら之を經營するか、又は此の國家の有する權能を附與せられた者が經營するかとの二途あるのである。後者の場合に於て國家が其の權能を他人に附與することを軌道の特許と謂ふ。故に軌道の特許は軌道を敷設し運輸事業を經營する權能を私人に設定する國家の一方的行政行爲である。

一 特許は一方的行政行爲である。軌道の特許は軌道事業を經營せむとする者の出願に基き爲す一方的行政行爲であつて、特許に付國家と私人との合意若し同意を必要とするものではない。國家は其の出願を條件として一方的に權利を附與し義務を負擔せしむる處分を爲すのである。或は此の如き權利を附與すると共に義務を負擔せしむるのは、當事者の意思に反して之を強制するの必要がないから實際に於ては軌道の許特は契約なりと爲し、唯當事者は或る範圍内に於て國家の特別な命令權の下に服従するものであるから特許は公法上の契約であると言ふ。然れども公法上に於ける行爲の成立に契約の觀念を容るべきであるか否に關しては由來議論の存する所であつて、通説は公法上の契約を否認する。蓋し契約の觀念は當事者が對等の地位に在る場合に始めて存在し得るものであつて、國家の命令權發動の下に存在し得ない觀念であるからである。又特許の法的現象も國家の行爲に依りてのみ法律上效力を生ずるものであるから公法契約説が採用されない所以である。固より軌道の特許を受けむとする場合に於ては特許申請書を提出することを要し、主務大臣は之に基き特許處分を爲すものであるが、其の出願を前提とするのは國家が國民の一般に對し負擔せしむべき義務以外に特別の義務を特定人に負擔せしめ、之と共に權利を附與するものであるから特定人の之に關する意思を表示せしめ、然る後行政處分を爲すものであつて、其の出願は主務大臣の特許行爲の發動を求むる意思表示ではあるが、其の意思表示は特許行爲の要素を爲

すものではない。従つて意思表示に欠缺あるものに特許した場合に於ても特許は無効のものではないのである。

二 特許は軌道敷設の権能と、運輸事業を經營する権能とを附與する行爲である。即ち國家に留保した軌道敷設權と其の敷設した軌道に依つて運輸事業を經營する権能とを私人に附與設定する行爲である。或は此の特許も許可を留保した警察禁止の許可の特別なものと説明する者あるが、軌道の經營は自由事業ではなく従て警察禁止の範圍に在る事業とは異り積極的に事業を爲し得るの權利を與へ、私人は従前より有せざりし權利を取得するものであるから、通説は警察許可に非ずと爲す。従て主務大臣が特許するに方つては其の事業が公益上支障ありや否やに依りてのみ判断せらるゝものではなく、企業が公益上必要なりや否や、又申請者の資力は事業の經營に堪ふるや否やをも判断する必要がある。故に地方長官が特許申請書を進達する場合に於ては、(1) 申請者の資産及信用の程度、(2) 事業の成否、(3) 事業の効果、(4) 道路管理者の意見、(5) 他の鐵道、軌道、索道又は自動車等に及ぼす影響、(6) 他の鐵道、軌道、索道又は自動車等の競願あるときは其の名稱、區間、申請者名及申請書の受付年月日に關する調査書を添へ、特許の許否に關する意見を附することを必要とする(施第(五條))。

或は軌道が道路の交通物體であることからすれば、軌道特許が交通の自由に對する禁止制限を解除する警察許可に類してゐるが、軌道の經營には道路上に軌道を敷設し電柱電線を施設する等道路を繼續的に獨占使用することを要件とし、是等の設備と其の他運送上の設備と人とを以て組織された運輸事業の一團が軌道であるから、乗合自動車等の交通と其の趣を異にし、之を經營することを國家の手に占め此の權利を附與することが軌道の特許であるから、軌道を道路交通の物體とする觀念と、軌道の特許に依る特權附與とは矛盾する觀念ではない。

第四目 軌道特許權の内容

特許に依りて附與せらるゝ權利の内容は、軌條を敷設することゝ、敷設した軌條に依りて運輸事業を經營することゝの二つである。是等二個の權能は本來の性質上獨立したものであるが、運輸事業を經營するが爲には軌條を敷設することを要し、軌條を敷設することは運輸事業の經營を目的とするに因るのであるから、兩者は常に不可分離の關係に在るのを原則とする。軌道條例施行當時に於ては、軌道は内務大臣の特許を受け公共道路上に敷設することを規定し、一方勅令を以て軌道條例に依り内務大臣の特許を受け一般運輸の業を營まむとする者は逓信大臣の許可を受くべきことを規定したが爲に、内務大臣は軌道敷設權のみを特許し逓信大臣は運輸事業經營權を許可するものと解する者を生じ、現在に於ても、未だ此の謬説に捉はれ軌道敷設特許權は内務鐵道兩大臣の權限に屬し、運輸事業の經營に關する特許權は、鐵道大臣の權限に屬するものと解するものがあるやうであるが、軌道事業の性質上二個の行爲を分離して觀察すべきものではない。或は軌道運輸規程又は、軌道運轉信號保安規程等が鐵道省令を以て規定せられたが爲、運輸運轉に關する事務の主管が鐵道大臣の權限に屬すと説く者があるが、内鐵兩省官制に於ては、何れも軌道の特許及監督に關する事項を主管すべきことを規定し、兩者間何等の差異なきことに徴するときは、是等の規定を假令鐵道省令を以て制定したにしても、内務大臣は之に依つて軌道の運轉に關し官制の定むる權限を失つたのではない。唯だ事の便宜に従つたに過ぎないのである。

第一 軌道敷設權

軌道は道路に敷設することを以て原則とするが故に、軌道を敷設することは道路を占用し道路に關する工事を執行することに爲るのである。然るに道路に關しては道路法の規定があつて、假令軌道敷設の爲にする道路の占用又は其の工事の執行であつても、道路法に規定する道路の占用又は工事に外ならないから夫等に關し道路法の規定に依らなければならぬ。此の場合に於て若し道路法の規定に依らしむるものとせば 軌道經營者は道路の占用又は工事に付再び道路管理者の許

可を受けなければならぬことゝ爲つて、主務大臣の爲した軌道特許の實際に於ける執行は道路管理者の左右するところと爲るから、軌道敷設の特許には當然夫等の行爲が包含さるゝものとして道路法の特別規定を設けた。

一 道路の占用権。道路は一般交通の用に供するものであるから、特定人に其の利用権を設定することは一般供用性に相反するやうであるが、此の供用性を失はしめない限度に於て特定人に獨占権を與ふことは道路本來の性質に反するものではない。殊に軌道は道路の交通物體たる性質を有するものであるから之が爲に道路を使用せしむることは道路の效用を遂げしむるものと言ふべきである。故に軌道法は主務大臣の特許を受けた軌道經營者は、軌道敷設に要する道路の占用に付道路管理者の許可又は承認を受けたものと看做した^(第四條)。然れども事實上道路を占用するは工事施行の認可を受け工事を施行した後であるにも拘はらず、主務大臣の特許に依つて直に道路占用権を附與したのは、將來に於ける道路占用の事實を確實ならしめ、軌道經營権を保護するの趣旨に出たものである。

此の道路占用権も亦道路法に謂ふ道路占用に違ひはないが、軌道法は道路法の特別法として、軌道敷設の爲にする道路管理者の権限を主務大臣に屬せしめたのであるから、道路管理者は道路法の規定に依つて其の占用権を取消し又は變更することが出来ない。又道路の占用に付占用料を徴することは道路法第二十八條の規定する所であるが、道路管理者の認定に依つて占用料の徴否を決定せしむるときは、遂に軌道の經營を困難ならしむる場合あるのみならず、軌道敷設の場合に在つては往々にして、軌道經營者の負擔を以て道路を新設改築する場合が尠くないから、普通道路の占用に付占用料を徴收すると同一に觀るべきでない。故に其の占用料に就ては命令の定むる範圍に於て徴收せしむることゝ爲つてゐるが、此の命令は未だ制定されない。

二 工事執行権。軌道の特許に依つて直に軌道を敷設することが出来るのではない。主務大臣の指定した期間内に工事施行の認可を申請し其の認可を得た後

工事に着手し竣功せしむるのである。

軌道敷設の爲にする道路工事も道路法に謂ふ道路工事に外ならない。故に本來よりするときは道路法の規定に依つて更に道路管理者の許可を必要とするのであるが、道路占用権に付述べたと同一の理由に依つて、軌道工事施行の認可を以て道路法の規定に依る許可又は承認と看做したのである。尙軌道法に於ては手續の繁雜を避け事業執行の容易を圖るが爲に、軌道工事の施行に關し河川法又は砂防法及之に基きて發する命令に依りて認可又は許可を受くべきものあるときは、工事施行の認可を以て是等の許可又は認可を受けたものと看做した^(第六條)。而して軌道法は道路法の特別法であるから、軌道經營者は道路管理者の支配外に在つて軌道敷設の爲にする道路工事を執行するものであつて、其の道路工事は軌道工事に吸収せられたるものと解すべきである。

工事施行の認可は特許に豫定した、軌道の工事執行権を確定する行爲であるから、軌道經營者が其の確定した方法に依つて工事を執行するが爲には、其の執行に付線路敷地を買収する等、合法的的行爲に依つて土地物件を軌道の用途に供することに付權利を取得することを要し、工事施行は是等權利の取得に付認可をするものではないが之に關しては反對の判例があるが誤である。

第二 軌道經營權

軌道の特許に依つて軌道經營者は軌道事業を經營する權利を取得する。此の權利は國家と軌道經營者との間の公法上の權利關係である。然れども此の國家より附與せられた權利に基き、第三者に軌道を利用せしむる法律關係は私法關係である。公共團體が營造物として軌道を經營する場合に於ける利用關係が公法關係なりや私法關係なりやに付ては議論の存する所であるが、軌道經營の節に於て述ぶるが如く私法關係説を正當なりと解する。

軌道經營權は獨占性を有するものと解する説がある。蓋し軌道の經營は一定の線路上に一定の技術上の企業基礎を有する軌道を敷設して、一般運輸の業を営む

ものであつて、國家は同時に同一の目的企業基礎を有する他の軌道を経営し又は之を他の企業者に特許すべきものではない。即ち之を爲すことは特許の趣旨に反すと爲すのであるが、特許は事業經營權を附與する行爲であつて、之を附與したときは國家は同一の目的を有する軌道を他のものに特許すべからざる義務を負ふものではない。故に軌道が特許事業であるからと言ふ事由を以て獨占權を有すと言ふは何等根據のない説である。唯國家が特許したものであるから、此の事業と相競争し又は特許事業を廢止せしむるが如き他の事業を特許することは、既に爲した特許の趣旨に反することゝ爲るから、他の事業に對する行政處分を爲すに於て斟酌せらるゝに過ぎなく、從て軌道經營者は夫れに胚胎して事實上の獨占的地位を占むるに止まり法律的に獨占權を有するものではない。寧ろ法律上に於ては、政府又は政府の許可を受けた者に於て、軌道に接近し又は之を横過して鐵道又は軌道を敷設し、又は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しても、軌道經營者は之を拒むことを得ざらしめ^(地鐵第十七條)、軌道經營權の法上の獨占性を排した。

主務大臣は地方長官の進達した特許申請書を審査し、之が特許の可否を決定處分するのであるが、特許を受けた者が會社の發起人又は組合員なるときは、發起人又は法人に非ざる組合の組合員の加入又は脱退に付ては、地方長官を經由し内務鐵道兩大臣の許可を受くべく、死亡に因る脱退は他の發起人又は組合員より遲滯なく地方長官を經由し之を届出づることを要する^(地鐵施第六條)。又特許を受けた者が工事施行の認可を受くる前に於て、起業目論見書の記載事項を變更せんとするときは、内務鐵道兩大臣の認可を受くることを要し、其の變更が道路に重大な關係を有するときは特許申請書を受付けたときと同様に地方長官は、關係道路管理者の意見並費用負擔團體の意見を徴することを要する^(施第六條)。如何なる變更が道路に重大な關係を有するものなりやは、變更の各場合に應じ適宜決定すべきものである。

第三節 軌道工事の施行

第一目 總 說

軌道敷設の特許があつても、直に軌道敷設の工事に着手することを許されないで、主務大臣の指定する期間内に更に、工事施行の認可を申請することを要する^(第五條)。蓋し特許の内容は起業目論見書に記載された範囲に限定せらるゝものであつて、如何なる方法に依り軌道を建設すべきやは工事施行の認可によりて決定せらるべきものである。故に特許の場合に在つては、一定區間に軌道を敷設し運輸事業を経営する權能を附與せらるゝに過ぎないものであつて、此の權能を如何なる方法に依つて實行するやは工事施行の認可に依りて決定するのである。斯の如く軌道敷設の權能は工事施行認可に依つて實行するものであるから、特許の效力は工事施行認可を得ると言ふ條件附の行政處分なりと解するものがある。併しながら特許の效力が條件に附せらるゝにあらずして、當初より無條件に效力を有するものと解すべく、唯だ工事施行の認可申請にして其の認可を得ざるときは特許が效力を失ふべきことを規定したに止まる^(第二十條三條)。

工事施行の認可を受けた後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ことを要し^(第七條)、工事施行認可の申請又は工事着手竣功に期限を附したのは、軌道事業の如く其の性質公益の消長に重大な關係を有するものに在つては、其の權利の實行を特許を受けた者の自由に放任すべきでないことは勿論、特許には常に義務を隨伴するから期間を嚴守せしむる必要があるのである。從つて工事施行認可申請期間内に認可の申請を爲さざるときは、特許は其の效力を失ひ^(第二十條三條)、主務大臣の指定した期間内に工事に着手し又は竣功せしめざるときは、特許に附した條件に違反するものとして特許取消の原因と爲る。然れども天災事變の如き人の力と意思を以ては如何とも爲す能はざる場合、又は期間を遵守する

能はざる正當の事由ある場合に於ても、尙且つ期間の嚴守を責むることは、苛酷に過ぐるから是等の場合には期間伸長の制度を設けた^(第五條第二項)。工事施行認可申請期間伸長の申請は指定せられた期間内に爲すことを要し、期間経過するときは特許は當然失効するのである。又線路の延長長きに互る軌道事業に在つては、一定期間内に工事施行の認可を申請すること困難なる場合があるから、是等の場合に於ては分割施行の認可を申請することを得しめた^(地鐵施第_{十五條})。

工事施行認可申請書には線路實測圖、工事方法及建設費豫算書を添附するの外の鐵道又は軌道と交叉する場合に在つては之に關する協議書を添附し、特許を受けた者が會社の發起人であるときは定款及會社設立登記謄本を添附することを要する^(施第七條地鐵_{施第十三條})。

一 線路實測圖。線路實測圖は平面圖、縦斷面圖及道路の横斷定規圖の三種とす。

平面圖は縮尺二千五百分一以上とし、線路の左右各四十米以内の地形を明かにし道路の種類、軌道の中心線、線路の單線複線等の分界點の料程、道路水路等の附換、人家連檐又は連檐すべき箇所、行政區劃の境界、縮尺及方位を示し、線路の中心線には二百米毎に料程を記し、曲線の半径、交角、停留場の位置、名稱及中心料程を記することを要する。

縦斷面圖は縮尺横は平面圖と同一とし縦は二百分一以上とし、中心線の地盤高及施工基面高を二十米毎に記し隧道の長、橋梁溝橋の徑間及徑間數、桁の種類及材質、停留場の名稱及中心料程、交通繁頻なる踏切道並線路の勾配を記し、縮尺を示すことを要する。

横斷定規圖は、軌道を道路に敷設する場合に於て添附することを要するものであつて、軌道の中心、車道歩道の區別、横斷勾配、路上建設物の位置、車體外有效幅員を記載する^(施第八條)。

二 工事方法書。工事方法書は軌道事業經營に付ての現實の設計であつて、

動力、軌間、單線複線等の別、軌道中心間隔、最小曲線半径及最急勾配、土工定規^(新設軌道に限る)、橋梁、溝橋、隧道、軌條、轉轍器、轍叉及枕木、停留場、踏切の構造^(圖面に依り明_{示すること})、他の軌道又は鐵道との交叉方法、閉塞信號機、車輛及特殊工作物に關する設計に付記載することを要し、電氣を動力とする軌道に在つては、其の外送電系統、電氣軌道の方式、發電所、變壓所、蓄電所及配電所、送電線及饋電線路、電車線路、電氣機關車及電車に關する事項を記載し、尙他より電力の供給を受くる場合に在つては供給電力の電氣方式、最大電壓、容量及受給時間、送電上の責任分界點、電氣工作物の所有權分界點^(圖面に依り_{明示する事})、受電設備の概要^(圖面を添_{附し説明}すること)を記載することを要する。

軌道を道路に敷設する場合即ち併用軌道に關しては、前項に説明した事項以外更に、道路の種類毎に區別して併用軌道の延長及其の始終點の地名、地番を記載し、圖面を以て軌道の構造、道路の鋪裝及軌道の排水設備を説明することを要する^(施第九條)。

三 建設費豫算書。建設費豫算書は工事方法書に示す軌道建設に要する費用の豫算額を記載すべきものであつて、軌道法施行規則所定の様式に依り作成することを要する。

四 會社の定款及會社の設立登記謄本。新たに會社を設立して軌道事業を經營せむとする場合に於ては、會社の發起人に對して軌道經營權を特許することを普通とす。此の場合に於て會社成立したときは、發起人に對して附與せられた特許權が、當然會社に移轉すべきものと解すべきや否やに關しては由來學說の岐るる所である。會社の發起人が會社設立事務の執行上必要な行爲を爲したときは、其の行爲に因りて生じた法律關係は會社成立後は當然會社に承繼せられ、別に權利義務の移轉を必要とするものではない。然るに軌道の特許を受くる事は會社の設立事務に屬しない事項であるから、商法の通説に依るとも發起人に與へられた特許權が當然會社に移轉するものと解することが出來ないのである。今之を會社

設立行為の一部と看做しても、商法の立法趣旨に依つて當然移轉を許容せらるゝものは、私法関係のみであつて公法関係は當然移轉するものではない。我軌道法に於ては之に關する直接の規定を設けなが、工事施行の認可申請期間内に會社成立の登記を爲さざるときは、特許は效力を失ふべきことを規定した^(第二十條)。併し會社成立の證明として、會社の定款及會社の設立登記謄本を提出せしむることゝ爲したに徴するときは、發起人に附與せられた特許權は會社の成立を條件として附與されたものと觀るべく、會社成立するときは即ち其の條件が成就し、發起人の有する權利は當然會社に移轉するものと解する。

第二目 軌道の建設

軌道の建設に關しては軌道建設規程^(大正十二年十二月二十九日內務鐵道省令)の定むる所に依らなければならぬから^(第一條)、工事方法書の作成に關しては本規程に適合する設計を樹つることを要する。然れども特別の事由ある場合に於ては內務、鐵道兩大臣の許可を受けて特別の設計に依ることが出来るのみならず、內鐵兩大臣も亦此の規程に依らざる特別の設計を命ずることが出来るのである^(第三條、第十五條)。

軌道は道路に敷設することを原則とするが、特別の事由ある場合に於ては、例外として道路外の敷設を認めたる。従つて、軌道の建設に關しても亦兩者相異らざるを得ないのである。故に本規程に於ては、道路上其他公衆の通行する場所即ち一般道路、公園又は鐵道停車場等に敷設する軌道を併用軌道と稱し、其の他の軌道を新設軌道と稱し其の建設の方法を異らしめた^(第三條)。

次に工事方法書に記載すべき事項と其の建設に付説明する。

一 動力。軌道の動力を選択することは、軌道經營上重大な問題であつて起業に方り慎重攻究すべきことである。地方鐵道法は之を限定して、人力又は馬力其他之に類するものを以て動力と爲すことを得ざる旨を規定したが^(地鐵第一條)、軌道に關しては何等の制限を附せないから、地方交通の實情に適應した、動力を

選擇する事が出来るのである。其の選擇に當つては軌道は道路に敷設するものなることからして、道路交通又は道路沿人家の障碍と爲らざる動力を選択し、又高速度車輛の發達した今日に於ては之と相對抗する速度を採るのでなければ、經營の採算困難であるから、動力の選擇は交通上企業經營上の利害得失に鑑みて決定することを要する。現在開業軌道百五十三箇の内人力に依るもの七箇、馬力に依るもの十二箇、瓦斯倫に依るもの十九箇、蒸汽動力に依るもの十九箇、電氣動力に依るもの九十六箇を算する狀勢から觀るときは、漸次人力、馬力等の如き幼稚なものを動力とする軌道の減少しつゝあることを推知するに難くない。

二 軌間。軌間の選擇も亦運輸上重大なることであつて、之を全國的に統一することは、獨り事業經營上に於ける便否の問題のみならず、國家經濟上必要である。我國有鐵道に在りては一米〇六七を以て原則とするが故に、之と連絡して車輛の直通運轉を爲さしむる目的の下に、地方鐵道の軌間も亦一米〇六七とし、特別の場合にのみ一米四三五又は七百六十二と爲すことを得しめたが^(地鐵第三條)、軌道に關しては地方鐵道の如く軌間に制限を設けず、七百六十二、一米〇六七又は一米四三五の内何れのものも採るとも經營者の自由である^(第五條)。

然れども以上述ぶる如く軌間を統一することは、車輛の直通運轉の爲に便なるのみならず、車輛其他の附屬物件の共用上に於ても利益であるから之が統一を期するを理想とする所である。軌間測定の方法に關しては直線部に於て軌條頭の内側より内側迄の距離に依り測定するものであつて^(第四條)、曲線部に於ては相當擴度を附することを要し、新設軌道の曲線に在りては轉轍器に附帶する場合を除くの外軌間一米〇六七及一米四三五にして曲線の半徑六百米以下のものは二十五耗以内、軌間七百六十二にして曲線の半徑四百米以下のものは十六耗以内の擴度を附し^(地建第五條)、併用軌道の曲線に在りては軌間一米〇六七又は一米四三五にして曲線の半徑百二十耗以下のものは二十五耗以内、軌間七百六十二にして曲線の半徑六十米以下のものは十三耗以内の擴度を附することを要する^(第六條)。

三 線路。線路は本線路と側線との二に分ち、本線路とは車輛の運轉に常用する線路を謂ひ、側線とは本線路以外の線路を謂ふ<sup>(建第
二條)</sup>。

此の兩者を區別するの實益は、其の構造及運轉方法に付相違あるからであるが如何なるものを以て車輛の運轉に常用するものと觀るべきかは、直接運輸事業に使用するか又は間接に運輸事業の經營に使用するかに依つて決定すべく、前者の爲に使用するものは即ち本線路であつて、其の線路を使用する厚薄に依つて區別すべきものではない。

工事方法書には單線複線の區別を記載し、其の區間を示すことを必要とするから、其の複線が本線路たると側線たるとを問はず線路建設の計畫に基き區別して記載すべきものである。

四 軌道定規。軌道の建設に當りては、道路交通との關係を考慮することを要し、道路の如何なる位置に敷設すべきや又は道路幅員を如何に決定すべきやは重大なる事項である。前者に關しては軌道は道路の中央に敷設する主義と之を否とする主義とがある。而して中央敷設主義は建設費及維持費を節約すること、沿道居住者に軌道の運轉に依る迷惑を及ぼさざる等の利益を有するが、道路上に於て高速度車輛の交通に最も適應する道路の中央部を軌道が占用する結果、軌道の乗降客が車道に停留し、爲に一般車輛の交通を妨害する缺點を有する。然れども是等の缺點は安全地帯の設置又は道路横過方法等の施設に依りて救済することが出来るから、本規程に於ては中央敷設主義を採用し<sup>(建第
八條)</sup>、街路特に主要なる國道府縣道以外の道路に在りては、例外として一方に偏して敷設することを得しめた<sup>(建第
九條)</sup>。

道路の幅員も軌道の使用する車輛の幅員と、道路交通とを斟酌して決定すべきものであつて、本規程に於ては二十五哩の速力を以て交通する自動車の所要幅員を九尺と假定し、車體外に要する道路幅員を決定した。之に依るときは特に主要なる街路の車道に於ては車體外各側に八米一八以上、主要な街路又は特に主要な

國道の車道は各側に四米五五以上、街路、主要な國道又は特に主要な府縣道の車道は各側に三米六四以上を保持することを要し、車道歩道の區別なき道路であつて街路、主要な國道又は特に主要な府縣道に係るときは、兩側人家連檐し又は將來人家連檐すべき場所に在りては各側四米五五以上、其の他の場所に在りては四米一〇以上を保持せしめ、國道、主要な府縣道及市道又は特に主要な町村道にして兩側人家連檐又は連檐すべき場所は、三米六四以上の車體外幅員を保持せしむるものとして、道路を新設又は改築することを要する<sup>(建第
八條)</sup>。如何なる街路又は道路が特に主要なりや、又は主要なりやは街路、道路の現在又は將來に於ける交通狀況によりて判定すべきである。

以上の中央敷設主義に反し街路、特に主要な國道、主要な國道及特に主要な府縣道を除く他の道路に於ては、軌道を道路の一方に偏して敷設することを認容するが、此の場合に於ける車體外幅員も亦無制限なものではなく、國道、主要な府縣道及市道又は特に主要な町村道に係るときは、人家連檐又は連檐すべき箇所<sup>(建第
九條)</sup>に在りては一側に四米五五以上、他の一側に二米七三以上、其の他の箇所に在りては一側に四米五五以上、他の一側に一米八二以上の幅員を存せしめ、府縣道市道及町村道に係るときは、人家連檐又は連檐すべき箇所に在りては一側に三米六四以上、他の一側に一米八二以上、其の他の箇所に在りては一側に三米六四以上、他の一側に〇米九一以上の幅員を存し軌道を敷設することが出来る<sup>(建第
九條)</sup>。

軌道を道路に敷設する場合に於て、軌道經營者が道路を新設又は擴張した場合に在りては、其の敷地は道路敷地と爲るのであるが、土地の所有權は新設改築した軌道經營者に屬し、唯道路法の規定に依つて、私權を行使することを得ざる制限に服するに止るのである。従つて敷地の所有權を國に提供するの必要はないのである。

軌道經營者は道路の一定區間を占用し車輛を運轉するが故に道路を損傷することとは、一般の交通の爲に依る損傷に比し其の程度が甚敷から軌道經營者をして、

道路の維持修繕の義務を負擔せしむることとした。其の道路の區域は、軌道運轉の爲特に道路を損傷すべきものと認むべき範圍と從來の制度とに鑑み、軌條間の全部と其の左右各二尺と定めた^(第十二條第一項)。尤も軌道經營者の新設した軌道敷地を無償にて道路敷地と爲したる場合に於ては、此の維持修繕は道路管理者がなさねばならぬ^(第十二條第三項)。又此の區域内の道路の構造は、維持修繕義務を負擔する軌道經營者の任意に委ねても差支へないやうであるが、此の區域内道路も亦一般交通の用に供するものであるから其の構造を規定する必要がある。然れども軌道を敷設する道路の他の部分の路面より以上の構造と爲さしむる必要がないから、軌條間の全部及其の左右各六十耗は軌道を敷設する道路の路面と同一構造と爲さしめた^(建第十條一)。

近時軌道と道路舗装とは兩立すべきものでないと説く者がある。道路舗装の完全を期するが爲には、排水作用の良好なる強靱路床の上に適當なる舗装を施すことを要し、堅固なる路床は軌道の見地よりすれば車輪運轉に依る振動を擴大し騒音を増加することとなつて、路面破壊を誘引する原因となるから兩者の併立は困難であると言ふのであるが、道路に敷設するを原則とする軌道の存在を認むる以上は、路面破壊の原因を防止することを研究し、兩者の併立を可能ならしむる技術的方法を必要とする。本規程に於ては路面排水の完全を期するが爲排水設備を施すことを命じた^(建第十條三)。

併用軌道に於ては以上述べた建設方法に依るべきものであるから、工事方法書には、(一) 道路の種類毎に區別せる併用軌道の延長及其の終始點の地名地番を記載し、(二) 軌道の構造及道路の舗装^(圖面を以て示すこと)、(三) 軌道の排水設備^(圖面を以て示すこと)を記載することを要す^(施第九條第四項)。新設軌道に在りては一定の圖面を添附し、(イ) 線路施工基面の幅^(築堤切取等を區別し側溝を除きたる幅を記載すること)、(ロ) 築堤及切取斜面の勾配^(高又は地質に應ずる斜面の勾配を記載すること)、(ハ) 用地の限界^(築堤法尻又は切取法肩より用地の境界迄の距離を乾地、濕地に區別し記すること)を明かならしむることを要する^(地鐵施第十條二第八號)。

二箇以上の線路を接近並行せしめて敷設する場合に在りては、其の線路を運轉する車輛の接觸する危険を防止し、又は軌道建設若は維持修繕の作業を容易ならしむる爲に、兩軌道の中心線の間隔を相當餘裕あらしむることを要する。之が爲に本線に於ける兩軌道中心線の間隔は、車輛の最大幅員に四百耗を加へたるものを以て最小限度とし、車輛と中央柱其の他の工作物との間隔も亦二百三十耗を加へたるものより小なることを得ざらしめた。又曲線に於ける是等の間隔は線路屈曲の程度と車體の構造とに依り一定するものでないから、此の場合に於ける間隔は兩車輛の偏倚する寸法と四百耗又は二百三十耗を加へたるものより小なることを得ざらしむ^(建第十條)。其の他線路の建設に關しては、車輛が本線路に逸出する虞あるものに在りては相當の防備設備を施し^(地鐵建第二十八條)、新設軌道の線路に在りては線路の終端に車止を設け^(地鐵建第二十九條)、人又は牛馬等の線路に踏入る虞ある場所、及保安上必要な場所には、堤塘柵堰又は溝渠等を設け、線路以外より來るべき危険の防備を期することを要する^(地鐵建第三十條)。

五 最小曲線半径及最急勾配。軌道の運轉よりすれば線路は直線にして平坦なることを望むのであるが、地勢又は經濟上の關係からして此の理想の實現を期することが出來ない場合がある。従て運轉に危険ならざる範圍に於て線路を建設するを得れば足る。故に法は其の範圍を限定して、本線路の曲線半径は十一米より大なることを要し^(建第十條五)、勾配も亦千分の四十より急なることを得ざらしむ。然れども特殊の箇所に限り勾配を千分の六十七迄急ならしむることが出来るが、唯停留場に於ける本線路の勾配は千分の十より急なることを得ない。蓋し車輛停留の安全を期する理由に外ならない^(建第十條六)。

六 軌道及橋梁溝橋隧道。線路を建設するが爲には天然の地勢を軌道運轉に必要な範圍に更正するを要し、之が爲には原地に盛土又は切取を爲し、橋梁溝橋等を架設し隧道を掘鑿する必要がある。従つて是等の工作物の各部は、動荷重に耐ふる負擔力を有せしむることは當然のことにして言を俟たないところである。

新設軌道の場合に在つては、軌道線路のみを新に設くるものであるから、施工基面を定め、軌道中心より施工基面縁端迄の距離は、軌間一米〇六七及一米四三五のものに在りては一米八三以上とし、軌間七百六十二耗のものに在りては一米五二以上とすることを要する(地鐵建第_{十六條})。反之併用軌道の場合は、其の軌道は道路に敷設するものであるから、軌道及橋梁の構造は其の軌道を敷設する道路の構造に従ふことを要する。従て街路に敷設するときは街路構造令、其の他の道路に敷設するときは道路構造令の規定する構造に依るべきものである(建第十_{七條})。

新設軌道の橋梁を交通頻繁な道路上又は水面上に架設する場合には、物體の墜落を防止する爲車輛の全幅員及其の兩側各三百耗以上を蓋ふことを要し(建第十_{八條})、軌道道床の完全なことは併用軌道たると新設軌道たるとを問はず、軌條の安全を圖るが爲に必要であるから、枕木下面より施工基面迄の道床の厚は、軌間一米〇六七及一米四三五のものに在りては百耗以上、軌間七百六十二耗のものに在りては七十六耗以上たるとを要する(地鐵建第_{十七條})。

是等の建設方法を示す爲、工事方法書には、橋梁に關しては(イ)橋臺、橋脚(粗石積、煉瓦積、混泥土工) (ロ)基礎(杭打混泥土工、煉瓦沈井) (ハ)桁(鋼、鐵筋木造等の別を記載すること) (ニ)拱(煉瓦卷、鐵筋混泥土工) (ホ)橋梁の所定動荷重及桁の最大應力(ヘ)重要なる架橋河川の平水位、最高水位及其の水位と桁の下端との距離を記載し、(イ)乃至(ニ)の事項に付ては各部材質及構造寸法を示す設計圖を添附するの外、異なる徑間を使用する橋梁に在りては徑間の配置圖を各橋梁毎に作成して添附することを必要とする。然れども模範設計を定め之を適用すべき箇所を示した場合には之を省略することが出来る。隧道に關しては各其の地質に應ずる施工断面(拱、側壁、仰拱及排水渠の材質及構造寸法を圖面に依り明示すること)坑門(材料及構造寸法を圖面に依り明示すること)に付記載することを要する(地鐵施第十二條_{第九號第十號})。

隧道橋梁其他列車を避くるに困難なる場所には、九十米以内の距離に待避所設け列車避除の方法を講ずることを要する(地鐵建第_{二十條})。

軌道を地下工作物と交叉又は接近して敷設する場合に於ては、他の工作物に影響を與へざることを考慮し、工作物防護に必要な設備を爲さしめ、人孔、制水瓣等、操業に障害を與へざる適當の距離を存して、軌道を敷設することを要する(建第十_{四條})。

電氣を動力とする單線架空式の軌道を敷設する場合に於て、地下に埋没する水道鐵管に影響を與へざるや否やは常に論議せらるゝ問題であるが、理論的に謂はゞ單線架空式の軌道が絶對的に鐵管に影響を與へずとは謂ひ難い。併し、電氣事業者は電氣工作物規程(大正八年十月遞(信省令第八五號))の規定に依り、絶緣装置を爲すことを要するが故に、此の規定の命ずる装置を爲せば鐵管防護に關する施設を爲したるものであるから、軌道經營者の施設に依つて水道鐵管に影響を與へても之に對し責任を負ふべきものでない。

七 軌條轉轍器轍叉及枕木。 軌條に關しては其の重量を記載し、重量の異なる軌條を使用するときは各軌條の使用區間を明示することを要し、軌條及附屬品の材質及形狀(軌條又は附屬物の異なる毎に形)を記載することを要す(地鐵施第十二條_{第十一號})。固より軌條の重量は軌道運轉に耐ふるもので足り何等制限しない。又其の形狀も自由であるが、市街地に敷設する併用軌道であつて道路交通の特に頻繁な箇所、轉轍器又は轍叉を設置する箇所に於ては溝軌條を使用するか、或は溝軌條を使用すると同一効果を有する施設を爲し、軌條敷設の爲道路交通を障害せざらむことを期する必要がある(建第七條_{第二項})。又軌條敷設の爲には車輪の輪縁に對し、適當の大きさを有する輪縁路を有せしめ(建第七條_{第一項})、軌條面と道路面と高低なからしむる事を要する(建第十_{一條})。

新設軌道の直線に在りては曲線に於ける高度を遞減する場合を除くの外、兩軌條面の高を均しくすることを要し、曲線に於ては轉轍器に附帶する場合を除くの外、外側軌條に相當の高度を附し曲線に接觸する直線又は緩和曲線に於て之を遞減することを要する(地鐵建_{第六條})。

轉轍器に關しては重錘取柄式又は自動彈機式等の區別を、轍叉に關しては番號を記し、轉轍器尖端軌條の開き並、轍叉翼軌條及護輪軌條の間隔等各部の寸法を詳記した圖面を添附することを要し、枕木に關しては其の寸法及敷設間隔を記載し、軌條重量の異なるものを使用する場合に在つては其の異なる毎に中心距離の最大なるものを記載することを要す(地鐵施第十二條第十一號)。

八 停留場。車輛を停止し旅客貨物の運送を開始し又は終了する場所が所謂停留場である。地方鐵道法に於ては停車場又は停留場なる語を用ひ、前者は轉轍器の設備を有するものを謂ひ、後者は然らざるものを言ふが(地建第三條)、軌道に於ては兩者を區別することなく停留場と稱す。停留場に關しては建造物、配線、用地境界及實測中心哩程を記載し、本屋、待合所、貨物庫、車庫、乗降場、貨物積卸場、常置信號機、跨線橋、地下道、轉車臺、給水機、石炭臺、灰坑等の位置、乗降場及貨物積卸場の長及幅、轍叉の番號、線路の配置、用地境界及實測中心哩程を平面圖を以て明示し、軌道と乗降場及貨物積卸所との關係を、横断面圖に依り明かならしめ、聯動裝置に關しては圖表を添附して説明することを要する(鐵施第十二條第十號)。

九 踏切道。軌道と道路と相交する場合に在りては、軌道の運轉と道路交通とを調和し、交通上の危険を事前に防止する必要がある。軌道と道路と平面交叉を爲す場合の曲角は、特別の事由ある場合を除くの外、國道府縣道及主要な市道町村道に在りては四十五度以上、其の他に在りては三十度以上と爲すことを要し(建第十條第九條)、踏切道に於ては軌條間の全部及其の左右各六百十耗には、木石其の他適當な材料を敷き、軌條面と道路面と高低なからしめ、新設軌道の踏切道には通行人の注意を惹くべき警標を設け、交通頻繁な箇所には門扉其の他相當の保安設備を爲すことを要し(建第二十條第十條)、其の構造は圖面を以て明示し工事施行の認可を申請すべきものである(施第九條)。

併し近時道路に於ける交通物體たる自動車の發達が著しく爲つたが爲に、假令

軌道に在つても新設軌道に於ては成るべく踏切を避くるの方法を講じなければ、獨り道路交通の危険を招來するのみならず、軌道自身の經營上にも多大の不利益である。近時内務省が都市附近に於ける重要道路と鐵道軌道との平面交叉を避くる方針を示したのは當然のことと言はねばならぬ。

十 他の軌道又は鐵道との交叉方法。軌道と他の軌道又は鐵道との交叉は、其の方法如何に依りては道路踏切の如く危険でないが、其の平交面又は關しては踏切道以上の危険を伴ふを常とする。故に國有鐵道に於ては貨物線の外平面交叉を許さない。地方鐵道も亦相當の保安設備を有する停車場又は信號所外に於ては、鐵道又は軌道との平面交叉を禁止するが(地鐵建第二十五條)、軌道に在りては必ずしも之を禁止するものではないが、交叉する場所に於ては相當の保安設備を爲すことを要し、交叉設計圖を添附し、其の保安設計に付説明する事を要する(地鐵施第十二條第十三號建第二十條)。

十一 閉塞信號機。線路を數區に分割し、一定區間に一車輛を運轉せしむる制度を採用する場合に在りては、閉塞信號機の設置を必要とする。其の方法は軌道運轉信號保安規程の定むる所であつて、次節に於て説明するが工事施行の認可を申請するに方つては其の設計及位置を明示した圖面を添附し、其の作用を説明する事を要する(地鐵施第十二條第十四號)。

十二 軌道用地。軌道を經營するが爲必要な土地に對しては、租稅其の他の公課を免除するのみならず、之に必要な土地の取得に付ては、其の土地が公共の利益と爲るべきものに使用せらるゝ部分に限り土地收用法に依り、土地を收用又は使用することを得るが故に(土地收用法第一條、第二條)、軌道用地の範圍を限定し、(1)線路用地、(2)停車場、信號所、車庫及貨物庫、(3)軌道専用供する發電所、變電所及配電所、(4)軌道構内に職務上常住を要する軌道係員の舍宅及運輪保線の職務に従事する軌道係員駐在所、(5)軌道に要する車輛、器具機械を修理製作する工場、及其の資材器具機械を貯藏する倉庫等の建設に要する土地を、軌道用地と

した<sup>(地鐵第
十五條)</sup>。然れども軌道經營者は此の規定あるが爲に、法定の範圍外に在る土地を所有し又は使用し得ざるのではなく、自由に所有又は使用することが出来るのであるが、是等の土地に對しては公課を免除し、又は土地の取得に付強制徵收の制度の適用がないだけである。

十三 車輛。車輛は之を分ちて機關車、客車及貨車、自動車並電車の四種と爲す。機關車に關しては其の形式<sup>(門輪聯結六輪タンク機關車、六輪、
聯結十輪テンダー機關車等の別)</sup>、輛數、重量<sup>(運轉整備のときに於ける總重
量)を越を以て記載すること</sup>及働輪一對の軌條面最大壓力<sup>(運轉整備のときに於ける
重量)を越を以て記載すること</sup>を、客車及貨車に關しては車種<sup>(ボギー車、四輪車等
の別に記載すること)</sup>、輛數、自重<sup>(越を以て
記載すること)</sup>、定員及積載重量を記載し認可を申請することを要する<sup>(地鐵施第十二
條第十五號)</sup>。其の建設に關しては總て軌道建設規程の定むる所に依るべきものであつて、車輛の裝置に付適當な制動機を裝置し、動力車には必ず手用制動機を裝置せしむるの外、特殊の軌道に使用せしむるものに在りては手用制動機と動力制動機とを併用することを要し軌道事故の防止を期した<sup>(建第二
十二條)</sup>。救助器、擔彈器、音響器及乗務員間の合圖器を裝置せしめ、軌道交通の爲にする危険の防止を圖り其の外客車には乗降用の爲にする把手及車窓保護棒の設備を爲し、二車以上連結する車輛には弾性の緩衝器及連結器を裝置することを必要とする。然れども人力又は馬力を動力とする車輛は、其の性質上當然救助器を必要とせざるのみならず、新設軌道のみを運轉する車輛は道路を運轉するものと異り、他よりする運轉上の危険を伴はないから、特に救助器の裝置を必要としない<sup>(建第二
十三條)</sup>。其の外客車内には點燈の設備を爲し、其の設備が瓦斯燈又は電燈であるときは豫備燈を裝置する事を要する<sup>(建第二
十四條)</sup>。

又車輛各部の構造に付いては、車輪輪鐵の幅は軌間一米〇六七又は一米四三五のものに在りては百五耗以上百三十耗以下、軌間七百六十二耗のものに在りては八十五耗以上百十五耗以下、主として溝軌條を使用する線路を運轉する車輛に在りては七十五耗以上百十五耗以下の寸法に依ることを要し<sup>(建第二
十五條)</sup>、車輪輪縁の

高は輪鐵中央の踏面より測り、軌間一米〇六七又は一米四三五のものに在りては二十二耗以上三十六耗以下、軌間七百六十二耗のものに在りては十九耗以上三十耗以下、主として溝軌條を使用する線路を運轉する車輛に在りては十三耗以上二十五耗以下の寸法を常に保持することを必要とし、輪縁の厚は輪鐵中央の踏面より十耗下位に於て測り、軌間一米〇六七又は一米四三五のものに在りては十六耗以上、軌間七百六十二耗のものに在りては十三耗以上、主として溝軌條を使用する線路を運轉する車輛に在りては、十耗以上の寸法を常に保持する事を必要とす<sup>(建第二
十六條)</sup>。

蒸氣機關車には給水器、驗水器、安全弁各二箇、可銻栓、實用最高汽壓を特記した驗壓器各一箇を設備し、煙室には火粉止を、灰箱には灰爐止を設け、火室側控に知らせ孔を設け<sup>(建第二
十七條)</sup>、電氣機關車及電車には自動遮斷器を備へ、特別の場合を除くの外前後に制御器を、架空線式の場合に在りては避雷器を備ふることを要する<sup>(建第二
十八條)</sup>。又機關車を收容する相當の設備を爲すことを要するのである<sup>(地鐵建第
三十三條)</sup>。

客車に關しては、乗客の定員一人に對し平均零平方米二八以上の面積を要するものとして客車内の面積を定むる事を要する。然れども起立乗客に對する相當の設備ある場合に限り一人に付零平方米一八まで縮少することが出来る<sup>(建第二
十九條)</sup>。又客車の乗降階段の蹴上は乗降客の利便を圖る爲、三百八十耗以内有效蹴込は二百十五耗以上の構造とし<sup>(建第三
十條)</sup>、出入口の戸の有効開き及乗降臺の有効長は有效開き五百五十耗以上たることを要す<sup>(建第三
十一條)</sup>。

十四 電氣を動力とする軌道。電氣を動力とする軌道は、電氣事業法第一條に規定する一般運送の用に供する鐵道又は軌道の動力に電氣を使用する事業に該當するから、同法の規定に依り其の事業經營又は工事施行に付逡信大臣の許可を受くる事を必要とするのであるが<sup>(電氣事業法第三條及
同施行規則第十二條)</sup>、其の設備は軌道設備の一部に外ならないから、軌道法の規定に依り其の設計に付内務、鐵道兩大臣の認可

を受くることを要す^(施第九條)。而して工事方法書に記載し認可を受くべき事項は次の如くである^(地鐵施第十條第二項)。

(1) 送電系統。送電の系統を明かならしむる爲發電所^(發電所とは發電機、原動機其の他機械器具を設備し電氣を發生)、變電所^(變電所とは發電所蓄電所又は他の變電所より送電せらるゝ電氣する所を謂ふ)、^(を更に構外に送電又は配電する爲構内に設備せる機械器具に依り變成する)、蓄電所^(蓄電所とは發電所、變電所以外に於て蓄電池其の他の機械器具を設備し電氣を交電又は放電する所を謂ふ)、配電所及電車線路^(電車線路とは電車線及之を支持し又は保藏する工作物を謂ふ)間、相互の送電關係を圖面に依り明示することを要する。

(2) 電氣軌道の方式。直流、交流、架空單線式、架空複線式又は第三軌條式等の別及電車線の電壓を記載することを要する。

(3) 發電所變電所蓄電所及配電所。是等のものゝ所在地^(道、府縣、郡、市町村、番地を記載すること)、出力^(最大出力、平均出力及最大出力の繼續時間を記載すること)、原動機、發電機、電動發電機、廻轉變流機、量周波數變換機、變壓器、蓄電池、昇壓機等の種類、箇數^(常用と豫備とに分ち記載すること)、^(馬力數、キロワット數、キロヴォルトアンペア又はアンペア時數)電壓、電流相及周波數を記載するの外、發電所及變電所には相當の豫備機械を設備することを必要とす^(地鐵建第三十五條)。

(4) 送電線路及饋電線路。送電線路^(發電所、變電所又は蓄電所相互間を連絡する電線路を謂ふ)及饋電線路^(發電所、變電所又は蓄電所より他の發電所、變電所又は蓄電所を經過せずして電車線に至る電線路を謂ふ)、を電線路毎に電氣方式^(直流及交流の別並相及電)及最大電壓、電線路の構造^{(電線の種類(材質並單一線、撚線、被覆線及裸線の線式)及太さ、架設方法(架空式に在りては木柱、鐵柱、鐵塔等の別、地中式に在りては暗渠、線渠、直接埋設等の別))}を記載することを要する。

道路に建設する電車柱の建設方式に關しては、道路の中央に建設する中央柱式と、道路の兩側に建設する側柱式とがある。中央柱式は建設費用の節約を圖る上に於て得策であるが、道路の中央に建設するが故に道路交通の障害となるのみならず、市街の美觀上適當なものでないから、特別の事由ある場合を除くの外側柱式に依るを以て原則とし、歩道車道の區別ある箇所には於ては歩道の車道側に建設せしむることとし、特別の事由ありて中央柱式に依らしめた場合に在りては、電車柱に點燈の設備を爲さしめ道路交通の障害を輕減せしむるのである^(建第十條第二條)。

(5) 電車線路。電車線路に付架空複線式の場合に在りては電線の種類、太さ及吊架方法^(スパン線式又はブラケット式及直接吊線式又は鏈線吊)、支持物の種類^(木柱、鐵柱、鐵塔等の別)、建植方法^(中央柱側柱の別)、柱間距離^(平均及最大距離を記載し、最大距離二百呎以上なるときは其の電線の弛度及支持物の強度に關)、他の建造物との關係上施設すべき設計を圖面を添附して説明することを要す。架空單線式の場合に在りては架空複線式に述べた事項の外、軌條の接續方法を圖面を以て説明し、補助線及軌條ボンドの種類及太さを記載することを要す。第三軌條式の場合に在りては敷設方法、第三軌條の重量及形狀、第三軌條及軌道軌條の接續方法を圖面を以て説明し、軌條ボンドの種類及太さを記載することを要する。

(6) 電氣機關車及電車。電氣機關車及電車に付いは電動機の種類、箇數、馬力數、電壓制御裝置の種類及制御器の箇數、聚電裝置の種類及箇數を記載し認可を申請することを要するの^(地鐵施第十二條第一項第一十五號及第二項第六號)外、車輛の製作又は購入に着手したるときは容易に之が變更することが出来ないから、製作又は購入前設計を定め一定の事項に關し認可を受くることを要する。然れども政府の鐵道所屬の車輛又は既に認可を受けた車輛にして改造を加へないものを購入する場合に在りては、之が工事方法に關し嚴重な監督を爲すの必要がないから、此の場合に在りては前使用者名、舊形式稱號及番號を記載し一定事項の記載を省略することが出来る^(地鐵施第二十條)。此の場合に於て内務大臣に提出する申請書には、地方鐵道の車輛に限り機關車に在りては重量、主要寸法、制動機の種類及裝置を、客車及貨車に在りては車種、輛數、自重、定員、定員一人に對する客室面積、積載容積及積載重量、最大寸法、固定輪軸距、制動機の種類及裝置並汽動機、電氣機關車及電車に關する事項を記載することを要す^(施第二十八條)。

軌道經營者が他の軌道又は鐵道の車輛を運轉せんとするときは、該車輛の屬する軌道又は鐵道及車輪一對の軌條面最大壓力を記載し、機關車に在りては更に形式稱號及番號を附記し、内務鐵道兩大臣の認可を受くることを要する^(地鐵施第二十六條)。

而して此の場合に於ても内務大臣に提出する申請書には、他の鐵道所屬車輛を運轉するときに限り、各車輛に付其の設計に關する所定事項を記載することを要する(施第二十八條)。

認可を受けた後車輛の設計を變更せんとするときは、新舊を對照し其の理由及圖面を具し内務鐵道兩大臣の認可を受け、其の輕微なもの又は改造に係るものは其の理由を具して之を届出ることを要す(地鐵施第二十一條)。

(7) 他より電力の供給を受くる場合。軌道經營者が自ら發電設備を有せず、他より電力の供給を受くる場合に在りては、供給電力の電氣方式、最大電壓、容量及受給時間を記載し、送電上の責任分界點、電氣工作物の所有權分界點及受電設備の大要を圖面に依り説明することを要す。此の場合に於ては是等の事項に付軌道經營者は、他の電氣事業經營者と電力供給契約を締結するものであるから、其の契約書の謄本を添附することを要す(地鐵施第十三條)。

第三目 工事の施行

軌道の特許に依りて軌道經營者は軌道事業經營の權利を取得するも、之が企業を実施するに方つては、更に主務大臣の工事施行の認可あるを要することは前に述べた所である。軌道工事施行の認可申請書は地方長官を經由して主務大臣に提出するものであつて、地方長官之を受理したときは軌道を敷設するに付關係を有する道路管理者の意見を徵することを要す(施第十條)。蓋し前に述べた如く、軌道經營者は軌道の特許に依り道路の占有權を取得するの外、工事施行の認可に依り道路に關する工事を施行するの權利を取得するものであるから、本來道路工事に付許否權を有する道路管理者の意見を徵するのは當然のことである。又道路に軌道を敷設すると否とは道路費用の負擔に關係を有することであるから、道路管理者が其の意見を決定するに付いては道路に關する費用を負擔する公共團體の議會の意見を徵するのである。

此の場合に於て道路管理者又は公共團體の議會が意見の答申を遅延せしむるときは、軌道事業の進捗を阻害することゝ爲るから、地方長官が意見を徵するときは、意見答申の期限を指定し、期限内に答申を爲さざるときは其の意見の答申を俟つことなくして工事施行の申請を處理する。而して期限内に意見を提出したときと雖、之を採用すると否とは主務大臣の自由裁量に依るのであるが、軌道工事が道路に關係を有するに拘はらず、道路管理者又は公共團體の意見を徵せずして工事の施行を認可したときは違法の處分と爲る。反之軌道工事が道路に關係を有せざる場合に在りては、關係道路管理者が無いのであるから、假令其の軌道が公共團體の生活に影響があつても諮問の要なきは勿論である。併し斯の如き制度が都市内交通を目的として敷設する軌道に關し、適當であるかは考慮すべき問題である。都市内交通は都市生活の一部であつて公共團體が之を統制し始めて圓滿な交通が行はれるのであるから、假令道路に關係ない場合と雖公共團體の意見を徵するのが至當である。

軌道の特許に依り軌道經營者は道路の占有權を取得するが、其の占有の範圍は工事施行の認可に依りて始めて確定する。又軌道敷設の爲河川法を施行し若は準用する河川を占有する場合に於ても、工事施行の認可に依つて河川占有の許可を受けたものと看做さるゝから、是等の場合に於ては工事施行の認可申請書を提出すると同時に、道路又は河川の占有面積圖を地方長官に提出することを要し、工事施行の認可あつたときは、地方長官は道路又は河川の管理者に對し占有面積圖を添附して認可があつた事を通知することを要する(施第十條)。

工事施行の認可に依つて與へられた道路又は河川に關する工事は、道路法又は河川法に規定する工事に外ならないのであるが、一旦許可せられた後に於て道路又は河川の管理者は、道路法又は河川法の規定に依つて、其の許可を取消し又は變更することの權限を有しないものと解する。

工事施行の認可を受けた後、線路又は工事方法書に記載した事項を變更せむと

するときは、工事施行認可申請の場合に於ける線路實測圖又は工事方法書作成に關する規定に準じ、圖面及書類を作成し且つ工費支出の途を明かにし、如何なる財源に依つて之を支辨するかを説明し、工費豫算書を添附して内務鐵道兩大臣の認可を受くることを要す^(施第十條)。

然れども新設軌道に於ける線路及工事方法書に記載した事項の變更であつて、(一) 線路中心線の變更が市街地又は家屋稠密の地に在りては左右各二十米以内其の他の地に在りては各百米以内なるとき、(二) 曲線の半徑を變更して之を長からしむるとき又は軌間七百三十六耗のものに在りては百六十米迄其の他のものに在りては二百四十米迄短縮するとき、(三) 施工基面高低の變更が市街地又は家屋稠密の地に在りては、六百耗以内其の他の地に在りては千八百耗以内なるとき、(四) 線路の勾配を變更して緩ならしむるとき又は電氣を動力とするものに在りては、千分二十五迄其の他のものに在りては千分十七迄急ならしむるとき、(五) 線路の勾配千分五より急ならざる箇所^(一)に於ける停車場の中心程の變更が市街地又は家屋稠密の地に在りては二十米以内其の他の地に在りては、百米以内なるとき(六) 停留場及信號所の名稱の變更、(七) 停留場又は側線の設なき信號所の新設又は位置變更、(八) 踏切道の増減、(九) 六米以内の橋梁及百米以内の隧道の廢止並、認可を得たる設計と同一設計に依る橋梁及隧道の新設又は伸縮、(十) 停留場及信號所に於ける建造物及配線の伸縮増減並用地境界の變更に限りて、内鐵兩大臣の認可を受くることを要しないで、軌道經營者に於て自ら之を變更し理由を具し届出づるを以て足る^(地鐵施第十八條)。

軌道經營者が工事に着手し又は之を竣功せしめたときは、遲滞なく其の旨を地方長官に届出づることを要し、地方長官此の届出を受けたときは内鐵兩大臣に報告することを要す^(施第十條)。

軌道經營者は自己の負擔に於て自ら工事を執行し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のであるが^(第七條)、軌道工事の施行

と同時に道路の新設又は改築を爲す場合又は道路管理者が軌道工事を動機とし、軌道に關係なき部分の道路工事を施行し、又は軌道工事に原因して道路工事を執行する場合が尠くない。是等の場合に於て、道路管理者が軌道工事を施行することを交通上技術上又は經濟上得策とすることがある。故に地方長官に於て必要ありと認めたまは、道路管理者をして道路に敷設する軌道工事及之が爲必要を生じた道路に關する工事の全部又は一部を執行することを得しめた^(第八條)。地方長官が道路管理者をして之を執行せしむるが爲には、之を執行せしむるに付適當な理由の存する場合に限るべきは當然であつて、執行命令を爲すに方りては道路管理者及軌道經營者の意見を徴し、之を執行せしむ事由並工事設計書、工費豫算書、工費負擔調書及道路に關する費用を負擔する公共團體の當該年度の歳入出豫算書を具し、内鐵兩大臣の認可を受くることを要す^(施第十條)。地方長官が此の認可を受けたときは工事の設計、着手及竣功の期限並工費豫算書を道路管理者に示して工事を執行せしめ、軌道經營者に之を通知することを要し、道路管理者工事を竣功せしめたときは、遲滞なく工事竣功調書及工費精算書を作成し地方長官に報告すると同時に軌道經營者に通知することを要する^(施第十條)。

地方長官が道路管理者をして軌道工事を執行せしむるのは、軌道經營者が當然爲すべき工事の施行を道路管理者の權限に屬せしめたものであつて、道路管理者は軌道經營者に代位するものと觀るべく、從て之に要する費用は軌道經營者に於て負擔するを原則とするが、道路管理者に於ても亦軌道事業助勢の爲若は軌道敷設を原因として道路の改良せらるゝ場合が尠くないのであるから、其の費用は必ずしも軌道經營者のみに負擔せしむべきでない。從て其の負擔に關しては雙方の協議に依らしめ、協議調はざる場合に於ては主務大臣之を裁定するのである^(第八條)。軌道經營者が協議又は裁定に依つて確定した費用を支出せざる場合に於て、民事訴訟に依りて徴収すべきものなりや否やは多少疑問がある。併しながら道路管理者の代位は公法上の行爲であつて、之に依つて生ずる費用負擔の協定

若は裁定も亦公法上の行爲に屬するから民事事件でないことは明かである。従て民事訴訟に依るべきものでないと解するを至當とする。而して此の場合に於ける道路管理者の軌道工事の執行は、本來道路管理者の権限に屬せざるものを軌道法の規定に依り其の権限に屬せしめたものであつて、之が費用は道路管理者の統轄する公共團體の収入に歸するから、此の場合に於ては公共團體の費用徴収に關する規定に依り國稅滯納處分の例に倣ひ徴収すべきものと解する。

第四節 軌道の經營

第一目 總 說

私人は、國家の特許に依つて軌道を經營するものであるから、軌道を特許事業とした根本の原由に基き國家は其の事業を保護し、事業の目的を達成せしむるの必要があると共に、之に關聯して附した義務を履行せしむるの必要がある。之が爲に各種の規定を設けたのであるが、茲には軌道に對する國家の保護及軌道經營者の義務に付説明する。

第一 軌道に對する國家の保護

一 土地の收用又は使用權。 軌道を敷設するが爲土地又は之に存する權利の取得を必要とする場合に於ては、之に要する土地又は權利は、土地收用法の規定に依り收用又は使用することが出来る。

固より是等の土地に關する權利の取得に就ては、當事者間任意の行爲に依るべきは勿論であるが、私法上に於ける任意行爲に依つて取得することが出来ない場合に在りては、軌道經營者は國家に徴收權の發動を要求して之を取得する。徴收權の發動に依りて土地を取得することを得るのは、軌道事業が一般公衆の利益と爲る事業であるからである。従つて一般公衆の用に供する軌道に接し、個人の専用に供する側線を敷設する場合等に在りては、其の用地は假令線路用地であつても、之が爲に必要な土地は收用又は使用することが出来ないのである。或は地

方鐵道の場合に於て鐵道業者が運送營業の爲支線を敷設するときは、假令公共の用に供しない場合と雖、地方鐵道法の規定を適用するのであるから、其の支線の爲に必要な土地も亦收用するを得ると説明する者あるが夫れは誤である。

二 租稅の免除。 軌道經營の用に供する土地も一般民有地であつて地租を納付すべき性質のものであるが、其の用途が一般公衆に利用せらるゝものであから地租を免除し、府縣市町村其の他の公共團體も亦此の土地のに對しては、租稅其の他の公課を課することが出来ない(地租法第二條第八十九條)。

地租の免除を受けむとするときは土地を軌道用地としたことを届出づることを要する(同第十條五條)。

三 軌道會社に關する特權。 軌道會社も一般運送營業を爲す會社であるから其の生活に付ては、商法會社編の規定に従ふことを要するのは當然であるが、其の經營する事業は一般の私事業と異り公の事業に屬し、従て特別の監督を受くるのと、事業經營の容易を圖る要必とがあるので、軌道會社に對しては商法の特別規定を設けた。

(イ)株金拂込額の低下。 普通に會社を設立する場合に於ては、株式總數の引受けあつたときは、發起人は遲滞なく各株に付第一回の拂込を爲さしむることを要し、其の第一回拂込金額は株金の四分之一以上なることを要す(商法第二百二十八條第二百二十九條)。然れども軌道會社に在つては、會社の成立を容易ならしむるが爲に株金の第一回拂込金額は株金の十分一迄低下することが出来る(第二十一條第一項)。然れども之と同一の保護を受くる地方鐵道會社にあらざる一般會社が、兼業として軌道を經營する場合は此の保護を與へない(第二十一條第三項)。蓋し當然のことである。

(ロ)資本の増加。 既設の會社が事業擴張等の爲に資金を増加する場合に於ては、株金の未拂込あるときは更に資本を増加するの必要なく未拂込金の拂込を爲せば足るのである。若し此の場合に於て新株の發行を認むるときは投機を獎勵する虞あるが故に、商法に於ては株金全額拂込後でなければ資本を増加することを

許さない(商法第二
百十條)。然れども斯く制限するときは、軌道事業を發達改良せしむること頗る困難であるのと、商法の恐るゝ投機行爲は監督作用に依つて、防止することが出来るから、軌道會社は株金全額拂込前と雖主務大臣の認可を受け、線路の延長又は改良の費用に充つる爲、資本を増加することの途を開いた(第二十條第二項)。此の場合に於ける増加資本は線路の延長又は線路の改良に必要な範圍の金額に限らるべきが故に、其の認可の申請には、資本増加の必要な理由を具し資本増加を決議した株主總會の議事及決議の要領(株式合資會社に在りては無限責任社員の同意書の謄本を添附することを要す)を添附し、之に所定事項を附記し(地鐵施第四十六條)、延長線路の工事施行又は改良工事の認可申請書と同時に提出することを要する(地鐵施第二十七條)。然れども普通の會社が兼業として軌道を經營する場合に於ては、此の特權を受くることを得ざるは前項と同様である。

(ハ)後配株の發行。株式會社の株主の權利は優先株を除き原則として平等であるのであるが、其の原則に依らずして不利益を受くるも尙軌道の延長を希望し株式の發行に應ぜむとする者ある場合に於て、尙株主平等の原則に依るのは軌道の發達を助勢する所以ではない。故に線路延長の費用に充つる爲、軌道會社が其の資本を増加する場合に限り監督官廳の認可を受け、一定の期間内普通株式に劣る株式即ち後配株を發行し得る制度を認め(地鐵施第六條ノ二)。蓋し新線は遽に相當の収益を擧ぐることはざるを通常とするから、既設會社は配當の低下を虞れ進んで線路延長の施設を爲さざる場合あるから、之を助成し軌道事業の健全な普及發達を圖らんとするのである。

軌道會社が後配株を發行する場合に於ては、其の旨を定款に記載し且つ、株式申込證に(イ)後配株の種類及其の各種の株式の數、(ロ)後配株の利益配當に関する事項、(ハ)延長線の工事の大要殊に其の開業豫定期を記載し(地鐵施第六條ノ三)、後配株發行を決議した株主總會の議事及決議の要領書(株式合資會社に在りては無限責任社員の同意書の謄本添附)を添附し、之に所定の事項を附記し(地鐵施第四十六條)、延長線工事施行の認可申請書と

同時に之を提出することを要する(地鐵施第二十條第一項)。延長線の工事の大要に付ては、線路の延長及單線、複線等の別、(二)軌間、(三)動力、(四)停留場の豫定位置、(五)開業豫定期、(六)建設費豫算額を記載することを要する(地鐵施第二十九條)。又後配株の發行に依つて得た資金は、當該線路延長の費用以外に之を充つることを得ないと共に、後配株主保護の爲定款又は株式申込證に記載した事項に付、特に後配株主に不利益な變更を爲さんとするときは、後配株主總會の決議を経ることを要し(地鐵施第六條ノ四)、尙之が利益配當、登記事項、後配株主の權利等に関しては商法中の優先株に関する規定を準用する(地鐵施第六條ノ五)。

後配株の期間を伸長せむとするときは、其の理由を具し後配株主總會の議事及決議の要領書を添附し認可を受ることを要す(地鐵施第二十條第二項)。

第二 軌道經營者の義務

一 運輸の休止廢止。軌道の經營は特許を受けた軌道經營者の權利であると同時に、軌道經營者は國家に對し之を經營する義務を負ふのである。故に自由營業の如く其の經營を軌道經營者の爲すが儘に放任すべきではない。従て運輸事業の全部又は一部を休止し又は廢止する場合に在りては、必ず主務大臣の許可を受くる事を要し(地鐵施第二十七條第一項)、此の許可を受けずして運輸營業を休止又は廢止したときは、十圓以上千圓以下の科料に處せられる(第二十條九條)。此の許可申請書は營業の休止又は廢止を爲すべき理由を具し、地方長官を経由して提出することを要す(地鐵施第四十五條)。

二 會社の解散。普通會社に在つては會社の決議に依り解散することが自由であるが、軌道會社は特許權に伴ひ國家に對し義務を負担するから、普通會社の如く決議に依つて直に會社を解散せしむるときは、此の義務を履行せしむることが出来ないことゝ爲る。仍て其の解散の決議は、主務大臣の認可を受くるにあらざれば效力を發生せざるものとした(地鐵施第二十七條第二項)。

此の認可の申請には解散の理由を具し、社員の同意書又は株主總會の議事及決

議の要領書(株式会社に在りては無限責任社員同意書の謄本添附)に所定事項を附記したものを添附して提出することを要す(地鐵施第四十五條同第四十六條)。若し此の許可を得ざる場合は會社解散の決議は效力を生ぜないのである。

三 特許權の讓渡。軌道の特許權は公法上の權利であるから、其の讓渡も亦軌道經營者の自由に處分するを許さない。唯だ、主務大臣の許可を受けた場合に限り特許に依りて生ずる權利義務を他人に讓渡することが出来る(第十條)。蓋し國家が特定人に對して軌道の經營を特許したのは、軌道經營者の特定の身分、地位を斟酌して事業經營の可能性あることを判断したのであるから、特許權者の自由處分を許さないのは當然のことである。然れども特許を受けた者死亡した場合に在りては、一般財産權相續の原則に依り、其の相續人に特許に依る權利義務を相續せしむ(地鐵第十九條第二項)。前者の場合に於ける主務大臣の許可は讓渡を承認する行為であつて、讓渡人に對し新に特許を爲す處分ではない。故に讓渡人の爲した一切の行為又は權利義務は、當然讓渡人に繼承せらるゝものである。

會社の合併も亦同一であつて、普通會社に在りては合併の決議に依つて會社は自由に合併することが出来る。而して合併後存続する會社又は合併に因つて設立した會社は、合併に因つて消滅したる會社の權利義務を承繼するものであるが、軌道會社に對し此の自由合併を認むるときは、叙上の目的を達することが出来ないのみならず、商法の規定に依つて承繼せらるゝ權利義務は私法上のものであつて、軌道の特許に依る權利義務の如く公法上のものでないから當然に移轉しないのである。故に會社の合併は主務大臣の認可を受くることを要し(第二十條)、此の認可を得たときは、合併後存続する會社又は合併に因つて設立した會社は、合併に因つて消滅したる會社の特許に屬する權利義務を承繼するものとす(地鐵第十條)。故に名は會社合併の認可と稱するが、實は特許に依つて生じた權義の移轉許可である。此の認可を申請するには、申請書に合併の事由及方法を具し、當事者間に締結した合併契約書の謄本を添附して提出することを要し(地鐵施第三十條)、此の認可に

依つて始めて會社合併の效力を發生す。

四 軌道の讓渡、事業又は管理の委託。軌道の物的設備讓渡に付ても亦制限を附し、主務大臣の許可を受けた場合に限り軌道設備を讓渡することが出来ることとした(第十六條第一項)。

國家より附與せられた軌道經營權と、此の權利に基き爲す物的設備を如何なる方法に依つて經營すべきかは、全然別個のことであつて、特許權と物其のものゝ所有權とを合して軌道の一體を爲すものと解すべきでない。従て甲が特許權を有し乙が軌道設備の所有者たることは何等差支ないのであるが、夫れにも拘はず軌道の讓渡に付主務大臣の許可を受くることゝ爲したるは、設備の所有權若は支配權と特許權とを分離して觀るべきものにあらずとの豫想に基くものであるか、或は現在の實際が特許權と物の所有權とが同一人にあることに鑑み此の規定を必要としたのであらう。要するに軌道經營其のものゝ完全に行はれむことを所期したに外ならないのである。或論者は軌道設備の讓渡は第十五條に規定する特許に因つて生ずる權利義務の移轉であると説明するも、之亦正當な解釋と言ふことが出来ない。

軌道事業若は運轉の管理の委託に關する事項も亦主務大臣の許可を受くることを要す(第十六條第一項)。蓋し軌道事業を經營する者は、線路其の他の工作物を維持管理し、従業員を自ら使用して車輛を運轉し、旅客貨物の運送業を營むを以て任務とするものであるが、交通上又は經濟上の見地から他人をして其の事業を執行せしめ、又は事業の一部に屬する運轉を執行せしむることを得策とする場合が尠くない。故に斯の如き場合は管理委託に關する許可を受くるを要す。此の場合に於ては受託者が委託者に代りて事業若は運轉を實行するが、其の執行すべき事業若は運轉は受託者のものではない。故に兩者は其の管理に付主務大臣に對し共同して責に任ずるのである(第十六條第二項)。

以上述べた軌道の讓渡、若は事業又は運轉の管理の委託、又は受託の許可の申

請には、當事者双方連署して申請書を作製し、(1) 株主總會の議事及決議の要領書(株式合資会社に在りては無限責任社員の同意書の謄本添附)に所定事項を附記し(地鐵施第(四十六條))、(2) 組合員又は社員の同意書の謄本、(3) 讓渡、貸借又は管理委託に關する契約書の謄本を添附して、提出する事を要す(地鐵施第(三十二條))。

軌道の車輛を讓渡、廢止又は貸渡を爲したるときは監督官廳に之を届出づることを要するも、貸渡期間二月以内の貸渡に付ては此の限りでない(地鐵施第(三十三條))。

五 社債の募集。 軌道會社が社債を募集する場合に於ては、固より商法の規定に従ひ、會社の特別決議を経ることを要し、社債の總額は拂込たる株金額を越ゆることを得ざることは勿論であるが、軌道會社に在りては總株金四分一以上の拂込があつた後でなければ、社債を募集することを得ざらしめ、社債の額は軌道抵當法に依る債務の額と合せ、總株金拂込額を超過することが出来ない。然れども舊債償還の爲にする、社債募集の場合に於ては、舊債務は算入しないのである(地鐵第(七條))。

六 軌道及附屬物件の擔保。 軌道を構成する不動産、動産及權利等に付ては民法の規定に依り抵當權、質權、又は權利質等を設定することが出来るが、是等の物又は權利は軌道に供せらるゝことに依つて、始めて相當の價値を有するものが多い。従つて之を分別して評價するときは低廉なるものと爲るの外、質權其の他の擔保權等を設定した場合に於て、質權者に質物を占有せしめ擔保權者に物又は權利を分割所有せしむるに至つたならば、軌道其の他の物件は軌道經營者の占有を離れ軌道は遂に交通機關たる使命を果すことが出来なくなる。依つて軌道及其の附屬物件は、軌道抵當法に依るのでなければ擔保に供することが出来ないものである(地鐵第(八條))。

七 軌道の道路供用。 軌道は原則として道路に敷設すべきものであることは前に説明した。併し例外として之を道路に敷設しなかつた場合に於ても、其の性質からして道路に敷設する原則に従ふべきは當然であるから、道路管理者が道路

の新設又は改築の爲必要ありと認めるときは、軌道經營者の新設した軌道敷地を無償にて道路敷地と爲すことが出来る(第九條)。此の場合に於ては道路管理者は、軌道敷地を道路敷地と爲さむとする理由及區間を記載し、軌道經營者の意見を徴し内鐵兩大臣の認可を受くることを要す(施第十六條第一項)。認可を得たときは、遲滞なく道路敷地と爲すべき區間を示し、工事設計書を添附して軌道經營者に通知することを要す(施第十六條第二項)。即ち軌道經營者は、道路管理者の一方面的行爲に依つて新設軌道敷を道路として供用せしむる義務を負ふのである。此の場合に於て新設軌道は併用軌道と爲るのである。

八 公共物施設の受認。 軌道經營者は、政府又は政府の許可を受けた者に於て、軌道に接続し若は之を横斷して、鐵道若は軌道を敷設し又は軌道に接近し、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、之を拒むことが出来ない。此の場合に於て公益上必要ありと認むるときは、主務大臣は軌道經營者に對し、設備の共用又は變更を命ずることが出来る。之に對しては軌道經營者は、受認するの義務を負ふが、之に依りて生ずる費用の全部を負担すべきものでないから、設備の共用又は變更に要する費用の負擔に付ては、雙方の協議に依らしめ、協議調はざる時に限り申請に依つて主務大臣が之を裁定する(地鐵第十條)。

公益上必要あるときは、軌道經營者に對し他の鐵道又は軌道との連絡運輸又は直通運輸を命ずる事も出来る。此の場合に於ても設備の共用又は變更、運輸の手續、運賃の割合及費用の負擔に付ては雙方の協議に依らしめ、協議調はざる場合に限り主務大臣之を裁定する(地鐵第二(十五條))。

連絡運輸又は直通運輸を爲すときは、夫れが命令に依ると否とを問はず所定事項を記載し、契約書の謄本を添附し實施後一週間内に之を内鐵兩大臣に提出せねばならぬ(地鐵施第(四十八條))。

第二目 軌道の運輸

第一 運輸事業の性質

軌道の經營は軌道設備に依つて旅客及貨物の運送を營むのである。而して軌道經營者は之を經營する權利を國家より附與せられたものであるから、國家と軌道經營者との法律關係は公法關係であるが、此の權利に基いて他人と爲す運送契約は私法上の行爲であつて、商法に所謂運送營業に屬することは前に説明した。故に運送營業者が國家なると、公共團體なるとを問はず是等の行爲を爲す場合は、私法の規定に依つて規律さるゝのである。或は公共團體が是等の行爲を爲す場合に在つては公法行爲なりと説く者がある。其の論據とする所は市町村の如き公共團體は公共事務を處理する權能を有し、此の範圍に於て法人格を有するのである。故に營利事業を經營する能力を持たないから、市町村の經營する軌道の運送行爲は公法上の行爲であつて、其の使用並に使用料等に関しては市町村條例を以て規定する所以であると言ふのである。

或は又軌道を公共團體の營造物としたときは、其の營造物としての利用は所謂公法關係であると言ふのであるが、公法人が其の生存の目的とする公共事務を處理するが爲、其の手段として營利事業を營むことは法の禁止せざる所なるのみならず、公法人の性質に反するものではない。故に公法人が爲すの理由に依つて總ての行爲が公法行爲と爲るのではない。又公共團體の營造物であるから夫れを利用することが公法關係であると謂ふのも適當ではない。要は其の利用關係が權力の關係に依らずして、私人間の法律關係と同一なりや否やを判斷して決定すべく國有鐵道に依る國家の運送行爲が私法行爲として是認されるに拘はらず、公共團體の營造物なりと謂ふ理由を以て非營利事業とし、私法關係に非ずと謂ふが如きは採らざる所である。

第二 運輸の開始

軌道經營者は主務大臣の認可した工事方法に依つて、工事を竣功せしめた上運輸を開始するのであつて、其の工事が完成せりや否やは運輸上重大な關係を有するが故に、運輸開始は地方長官の認可を受けしむ(第十條)。地方長官工事を検査し支障なしと認められた場合に限り、運輸開始を認可するのである。此の認可を得て運輸を開始したときは遅滞なく其の旨を、鐵道大臣及地方長官に届出づることを要する(第十條)。

第三 經營主義

軌道の如き公共的交通機關の使用に對し、賃金を徴収するの可否に關しては由來議論の存する所である。殊に此の議論は公共團體が交通機關を經營する場合に於て多く論議せられ、交通機關は財政上の財源を得る爲に施設すべきものではない、無償にて使用せしむるを理想とすと謂ふ説がある(無償主義)。然れども何が故に交通機關の使用料を財政上の財源に供することが不適當であるかを説明することが出来ないのみならず、若し無償にて利用せしむるときは勢ひ之に要する經費は一般財源を以て支辨することゝ爲つて、軌道を利用するものとせざるものとの間に於て負擔の不公平を惹起するの外、交通機關濫用の弊を生じ軌道利用の不平等を生ずるから適當な主義ではない。殊に一般物貨が有償に取引せらるゝに拘はらず獨り軌道の使用のみが無償であると謂ふことは何等根據なき論である。此の所論に對して有償主義が主張せらるゝのである。蓋し軌道の利用者が之に依つて利益を受くる場合に其の報酬を支拂ふことは當然であると言ふのである。有償主義は更に使用料主義及収益主義の二に岐れ、使用料主義は一般勞務に對する報酬として手数料を徴収すると同様に、軌道の使用者に對して軌道の保存費及經營費を負擔せしめ、資本の償却及利息の支拂は一般歳入を以て充當せむとする主義であるが、現時の公共團體の財政を以ては到底實行不可能なるのみならず、既に述べたが如く公共團體が軌道を經營する事は、假令其の目的が財政的收入を得るに在る場合と雖、其の收入を得ることが公共團體自身の利益と爲る場合に於ては

夫れは公共事務であるから、公共團體が軌道を収益主義に依つて經營するのも法の禁止する所ではない。殊に軌道經營より生ずる収入を以て經營費を支辨し、剩餘を生じた場合に於て公共團體の一般歳入に繰入れて、團體の財政を緩和し一般負擔の軽減を圖ることは、恰も基本財産より生ずる収入を以て、公共團體の財源に充當するのと同一である。併しながら、軌道經營の爲に其の費用を一般歳入を以て充當することは、無償主義の採るべからざる理由と同様に許すべきでない。此の理由に基き、現在公共團體が軌道を經營する場合に在つては、常に特別會計を設定し、軌道經營に要する費用は常に一般經濟より繰入るゝことを禁じ、軌道の建設改良は其の經濟に於て支辨し、運賃も亦其の經濟を基礎として設定すべきことを期するのである。

第四 運賃の原理

運賃は如何なる標準に依つて定むべきかに關しては、生産費説(實費説)、運送負擔力説(運送價值説)、折衷説の三學説がある。生産費説は運送に要する生産費(實費)に基き運賃を定めむとするものであつて、投下資本の利子、運送に要する費用、軌道其他工作物の維持保存費、租稅其他の間接費を標準として、運賃を決定すべきものとし、運送負擔力説は、運送物件の負擔し得べき額を標準として運賃を定めむとするものであつて、高價物に對しては高き運賃を、低廉な貨物に對しては、低き運賃を賦課すべきものであると言ふのである。即ち、運送行爲は一つの生産行爲であるから、運送物件の到着地に於ける市場價格から、生産地に於ける市場價格を控除した額が、運賃の最高限度であると説明するのである。

兩説とも夫々理由を有し、生産費説は専ら運送實費に重きを置き、運賃の最低限度を定めむとするものであるから、専ら荷主及公衆の側に歓迎せらるゝ説であるが、運送物件の數量及容積重量荷造の完否等に依つて、運送費を個々に決定することは不可能なるのみならず、運送實費は運送を實行した後でなければ確定し

ないが爲に之れ亦實行困難である。

運送負擔力説は運送實費を度外視し、運送物件の負擔し得る範圍に於て負擔せしめむとするが故に、軌道事業經營者の側に歓迎せらるゝ説であるが、同一貨車内に在る物件が非常に差異ある運賃を以て運送せらるゝの奇觀を呈し、運送の距離、運送物件を考慮せざる批難を免るゝことが出来ない。

然れども運賃を定めむするに方りては、社會の事情を斟酌して適當に定むることを要するが故に、生産費説の主張する最低運賃と、運送負擔力説の主張する最高運賃とを限界とし、經濟事情を斟酌して合理的妥當性を有する運賃を定めむとするもの所謂折衷説の主張が正當である。現在に於ては極端な生産費説又は運送負擔力説に依るものは無く多くは折衷説に依る運賃制度を採る。

第五 運賃制定の要件

運賃決定の原理は、以上述べたる所であるが、之を如何に制定すべきかは、國民經濟生活に重大なる影響を與ふるものであるから、正當のものたることを要する。正當なるが爲には公平なること、低廉なこと、恒久的なこと、單純なこと及公表することを要件とす。従て旅客及貨物の運賃其他運輸に關する料金の制定に付ては主務大臣の認可を受けしめ國家が之に干涉する(第十一條第一項)。

運輸に關する料金とは荷物發著手數料、保管料、手荷物預手數料及車留置料等を指稱するものであつて、運送に對する報酬でないが、是等のものは軌道設備を利用し又は軌道運送に關聯して生ずるものであるから、運賃と同一視すべきものである。故に鐵道大臣の認可を受けしむ。

旅客運賃の認可申請書には料制(料程に依り運賃を決定するものにして距離比例法、距離遞減法あり)に在りては一料當の運賃、區間制(區間に依り運賃を決定するものにして各區間の運賃同一ならざるものあり)に在りては區間の運賃、均一制に在りては均一運賃及運賃計算の方法を記載し、料制及區間制に在りては實測換算中心料程表、營業料程表及旅客運賃表を添附し(第九條第十條)、荷物運賃の認可申請書には手荷物、荷物等を區別し其の品種等級に依り料制に在りては一料當

運賃、區間制に在りては區間の運賃、均一制に在りては、均一運賃並運賃計算の方法を記載し、荷物運賃に關し別に營業料程を制定して實料に依らざる運賃を設けむとするときは、其の増加割合を記載し、其の計算方法を附記し、荷物營業料程表を添附する事を要す<sup>(施第二
十條)</sup>。而して其の計算方法に付如何なる方法を選択すべきやは、軌道經營者の自由であるが、運賃は料程、數量、運送の種類等に依りて定まり自體煩雜なものであるから、單純にして明瞭ならしむることは運賃決定の重大要件である。

運賃は成るべく恒久的なることを要し、一度制定した運賃は特別の事由が発生しない限り之を維持することを要する。蓋し既定運賃の存在を前提として長期の取引を爲す場合等に於て、軌道經營者の一方的行爲に依つて屢々運賃を變更せられむか、遂に經濟界を攪亂し社會各方面に大なる影響を與ふることゝ爲るのであるから、一旦認可を受けた旅客運賃又は貨物運賃を變更せむとするときは、更に鐵道大臣の認可を受くることを要する。其の變更認可申請書には變更を必要とする事由を具し、變更後に於ける收支豫算書を添附し、變更の適否を判明ならしむることを要する<sup>(施第二
十一條)</sup>。運賃は一般公衆をして之を周知せしめ、利用者をして利用の價値を判断せしめ、運賃の秘密取引を防止する必要がある。故に運賃料金其他運送條件は公告をした後でなければ實施することを得ざらしめ、運賃又は料金の増額を爲さむとする場合に於ては二週間以上公告することを要す<sup>(軌運第
二條)</sup>。

運輸に關する料金の認可申請書には其の種類及金額を記載することを要し、之を變更せんとするときは其の事由を具し認可を受くることを要す<sup>(施第二
十二條)</sup>。認可を受けた運賃又は料金を實施したときは遲滯なく其の月日を鐵道大臣及地方長官に届出づることを要する<sup>(施第二
十三條)</sup>。

第六 運送事業の經營

運送とは人又は物の場所的移轉を謂ふ。従て運送の目的物は人と移轉性を有する物とに限られる。軌道運送は軌道設備を利用して是等の物の運送を爲すことで

あつて、軌道經營者が一定區間の運送を引き受け軌道設備以外の方法に依つて運送事業を經營することは本來の軌道運送ではない。軌道運送に關しては軌道運輸規程<sup>(大正十二年鐵
道省令第四號)</sup>の定むる所であつて、軌道經營者は勿論軌道設備を利用する公衆の遵守すべきものである。併しながら特別の事由ある場合に於ては、軌道經營者は鐵道大臣の許可を受け此の規程に依らないことが出來ると共に、鐵道大臣も亦軌道の狀況に依つて、此の規程に依らない特別の運輸を命ずることが出來る<sup>(軌運第
一條)</sup>。

一 總説。軌道の經營者は軌道を經營する權利を有すると同時に、其の義務をも有するのであるから、故なく運送の申込を拒絶することが出來ない。即ち荷送人が法令其他軌道運送に關する規定を遵守するとき、貨物の運送に付特別な責務の條件を荷送人から求めないとき、運送が法令の規定又は公の秩序善良の風俗に反しないとき、貨物が成規に依り其の線路に於ける運送に適するとき、天災事變其他已むを得ざる事由に基因したる運送上の支障なきときは、貨物又は旅客の運送を拒絶することが出來ない、必ず之を運送すべき義務を有するのである<sup>(鐵管第
六條)</sup>。併しながら運送に付て特別の設備を必要とする貨物に關しては、其の特別の設備がないに拘はらず運送の義務を負擔せしむべきでないから、其の設備がある場合にのみ運送義務を有する<sup>(鐵管第
七條)</sup>。

又貨物に在つては直に運送し得べき場合にのみ貨物を受取るべき義務を有するのであつて夫れを當然保管する義務を有しない<sup>(鐵管第
八條)</sup>。旅客又は公衆も軌道經營者の負ふ義務を障害ならしむる爲、軌道係員の職務上の指圖に従ふ義務を有し<sup>(鐵管第
二條)</sup>、軌道係員が職務上の範圍を超え又は職務取扱申旅客又は公衆に失行あつたときは料りに處せらる<sup>(軌運第
十二條)</sup>。軌道の經營に關し斯の如き軌道經營者と旅客又は公衆とに對し義務を負はしめたから、軌道經營者は見易き場所に客車の運轉時刻表又は運轉系統、運賃表並旅客及公衆の取締に關する法令の摘要を掲示し、停留場には見易き場所に其の名稱を示し旅客の利便を圖ると共に、法規

の違反なきを期したのである(軌運第三條第四條)。

二 旅客運送。 旅客運送の目的物は人である。併しながら人の着用する衣服その他の物件は勿論人と別個の物體であるが、普通の觀念に基いて人として運送の目的物と爲るのである。人に附着するものではなく、旅客自ら携帯し得る物品であつて座席を塞がず、且つ不潔喫氣等の爲同乗者に迷惑を及ぼさないものは客車内に持込むことが出来る。是等に對しては運賃を請求することが出来ない(鐵運第三條第十三條)。又旅客の同伴する四年未滿の小兒も亦無賃で運送する義務を有する(軌運第六條)。是等以外のものに對しては、軌道經營者は運賃金額正算拂渡を請求する權利を有する(鐵運第十六條)。旅客が託送した手荷物に就ては、特に運賃を請求すると否とに拘らず旅客運送と貨物運送と並立すべきものであつて、運賃を請求せざるの故を以て運送の責を免るゝ事が出来ないが、軌道運輸に在つては悪意又は重大な過失に因らざる手荷物の滅失又は毀損に就ては、旅客一人に對し價格百五十圓以内に限り損害賠償の責に任ずるのである(鐵運第一百條第二條ノ四)。

旅客は市街地を運轉する客車内又は軌道經營者の指定する客車内に於て喫煙することが出来ない。軌道係員が乗車券の検査及取集めを求めたときは、之を拒むことが出来ない。又火藥類其他危害を他に及ぼす虞ある物品を客車内に持込むことを禁じた(軌運第三條第七條乃至第九條)。此の義務に違反して持込んだときは、百圓以下の罰金に處せらる(軌運第十八條)。

三 荷物運送。 軌道經營者が貨物を受取たときは、運輸上正當の事由若は公益上の必要ある場合を除くの外受取つた順序に依つて荷物を運送する義務を有し(鐵營第九條)、運送條件が公平に實施さるゝことを必要とする。又長尺物、重量品、瀾大品、危害を他に及ぼす虞ある物品、臭氣を發し若は不潔な物品は旅客と同一車輛を以て運送することが出来ないから(軌運第十一條)、軌道經營者は貨物の種類及性質を明告すべきことを荷送人に請求することが出来る。若し荷送人が運送品の種類及性質を詐稱したときは料料に處せらる(軌運第十七條)。又其の種類及性質に付疑あ

るときは、荷送人の立會を以て之を點檢することが出来る。點檢に依つて貨物の種類及性質が荷送人の明告した所と異らざる場合に限つて、軌道經營者は點檢に關する費用を負擔し且つ之が爲生じた損害を賠償するの責任がある(鐵營第十條)。

(イ) 危険品の運送。 火藥類其他爆發質危険物品は軌道に依つて運送することが出来ない(軌運第十二條)。故に是等の物を手荷物中に收納した疑ある場合に於て軌道經營者は之を點檢することが出来る(鐵營第十條第三項)。

(ロ) 死體運送。 死體を運送するときは死亡證書を呈示し其の寫を提出し、託送人に於て附添人を付し、之が積卸を爲すことを要する(軌運第十三條)。死體は堅固な棺廓に納めて密塞し、他の荷物と隔離搭載し、飲食物及其の原料等は死體と同一車中に共載することを許さない(鐵運第五十八條第六十二條)。

(ハ) 貴重品運送。 金銀貨並貴金屬、紙幣、郵便切手、同葉書、印紙、有價證券、寶玉石等の貴重品の運送に付ては、普通運賃の外増賃金を請求することが出来る。其の増賃金は鐵道運輸規程第六十五條の割合を超過することを許されない。若し是等の高價品に付荷送人が運送委託の際其の物品の種類、性質及價格を明告せず且つ増賃金の支拂を請求したに拘はらず之を支拂はないときは、軌道經營者は之が滅失毀損に對し損害賠償の責任がないのである(鐵營第十一條)。

(ニ) 動物運送。 動物運送に在つても、大動物の運送と、小動物の運送とに依つて其の取扱を異にし、犬其他の小動物は逸出の虞なき容器に容るゝのでなければ託送することが出来ない(軌運第十四條)。託送した小動物は到着停車場に於て即時に之が引取を爲すことを要し、若し之を引取らないときと雖軌道經營者に於て之を飼養する義務がない(鐵運第七條第十二條)。牛馬其他の獸類に付ては、荷送人が運送委託の際に其の價格を明告しなかつたとき、又は明告しても増賃金を支拂ないときは、軌道經營者の悪意又は重大な過失に依らざるに限り其の損害に付、鐵道運輸規程第八十條及第八十一條の定むる最高價迄を限り損害賠償の責任を有するのである(鐵營第十二條)。

(ホ) 大貨物運送。大貨物運送に在つては鐵道運輸規程第八十五條に規定する事項を具備した運送狀を添へて託送することを要し、運送を引受けた後運送狀に記載した貨物の品名、重量容積又は箇數に基き計算した運賃が、正當運賃に不足することを發見した場合は、軌道經營者は不足額の外其の十倍以内の増運賃を請求することが出来る。

荷送人が火藥其の他危険を他に及ぼすべき虞ある物品を、他の品名に依つて託送したときは、増運賃の外實斤量に對し一匁に付金五圓以内の増運賃を請求することが出来る(鐵運第八十條ノ二)。其の他貨物引換證(鐵運第八十九條)、荷造の方法(鐵運第九十條)、貨物積卸の方法(鐵運第九十一條ノ二)、運賃支拂の方法(鐵運第九十四條)、貨物引取の方法(鐵運第九十七條)、貨物の保管及引渡方法(鐵運第九十八條ノ二)、要償額の表示及其の表示料(鐵運第二百二條ノ三)、託送手荷物又は運送品に對する引渡期間(鐵運第二百二條ノ三)、要償額の表示ある託送手荷物又は運送品の延著に因る損害賠償(鐵運第二百二條ノ六)等に付規定した。

(ヘ) 郵便物の運送。軌道經營者は郵便官署の要求あるときは、郵便物を郵便車に依らず、貨物と同一の方法を以て運送するの義務を有し(鐵道船舶郵便法第八條)、其の運送料金は普通貨物の最低額の半額以内に於て定められる(同法第十條ノ三項、(大正八年逓信省令第二十一條))。

四 制裁。旅客が軌道係員の制止に反し、客車の乗降口以外から乗降したとき、喫煙禁止の車内に於て、喫煙したときは三十圓以下の罰金又は科料に處し(鐵運第十九條)、軌道係員の許諾を受けずに新設軌道内に立入つた者又は踏切番人の制止に反し踏切道に立入つた者は科料に處せらる(鐵運第二十條)。是等の罪を犯し又は車内に於て秩序を紊るものあるときは軌道係員は之を車外又は軌道地外に退去せしむることが出来る(鐵運第二十一條)。

第三目 軌道の運轉

第一 運轉速度及度數

軌道に依る運送事業を經營するが爲には、軌條に依つて車輛を運轉することを要し、其の運轉は組織的に秩序ある計畫の下に實行して、軌道利用者の便益に供する必要があるから、之が計畫は軌道經營者の自由に放任すべきものではない。故に軌道經營者は運轉速度及度數を定め地方長官(主務大臣は軌道法第二十五條の規定に依り、地方長官に職權を委任せり)の認可を受くることを要し、又主務大臣は公益上必要ありと認めるときは認可した運轉速度、度數又は發著時刻の変更を命ずることが出来るのである(第十條)。

此の運轉速度及度數の認可申請書には、運轉速度及所定様式に依る度數表を添附することを要し、認可を受けた運轉速度を増加し又は度數を変更せむるときは、其の事由を具し認可を受くることを要する。認可を受けた運轉速度及度數を實施したとき及發著時刻を変更したときは、發著時刻表を添附し遲滞なく其の月日を鐵道大臣及地方長官に届出づることを要する(第十二條)。

第二 運轉に関する命令

運轉速度及度數に關しては地方長官の認可を必要とするの外、其の他の運轉に關する事項に付ては、軌道運轉信號保安規程(大正十二年鐵道省令第五號)の規定に従ふことを要する。

一 線路。線路は軌道建設規程の定むる所に依つて主務大臣の認可を受け施設したるものであるが、是等のものは使用毎に破損するものであるから常に維持修繕を爲し、車輛を安全且正確に運轉することを得べき程度に維持することを必要とする(軌轉第三條)。軌條を敷設した道路も亦軌條間の全部及其の左右各二尺を限つて維持修繕することを要する。併しながら軌道經營者が單獨で道路の維持修繕を爲すことは、道路交通上又は經濟上不得策とする場合があるから、地方長官に於て必要ありと認めるときは、道路管理者をして軌道經營者の義務に屬する道路の維持修繕を爲さしむることが出来る(第十條)。車輛の運轉に常時使用する所謂本線路に於て、列車が本線路の轉轍器を對向して通過する場合には鎖錠其の他の安

全装置を爲したものを除くの外、轉轍器の取柄を支持することを要し(軌轉第_{四條})、新設軌道は道路以外に敷設する軌道であるから、之と他の交通機關との平面交叉を避くべきことは前に述べたが、已むを得ず平面交叉の方法に依つた場合に於て交通頻繁であつて遠方から展望することの出来ない、踏切道其他必要な踏切道には、夜間交通稀なる場合を除くの外車輛運轉中番人を置き之を看守せしむる義務がある(軌轉第_{五條})。

二 車輛。車輛は安全に運轉し得べきものを使用することを要するのは勿論であるから、常に之が構造に注意することを要し、使用の状況に依つては毎日少くとも一回其の要部を點檢する必要がある。製作又は購入した車輛、重要な改造又は修繕をした車輛及六月以上使用を停止した車輛は、其の使用前に各部の檢査をした後でなければ使用することが出来ない。

蒸氣機關車汽動車、電氣機關車及電車に付ては定期に檢査を執行し其の安全を期する必要がある。又客車及貨車に付ては使用の状況に依り、客車に在つては一年半、貨車に在つては三年を超えざる期間毎に重要な部分を取外して、定期檢査を行ひ試運轉を爲すことを要し、是等の檢査及試験を執行したときは其の年月日及成績を帳簿に記録することを要する。

又車輛には所屬軌道の名稱又は徽章、番號、製造の年、客車の等級及定員、貨車の積載容積及積載重量、最近に執行した檢査の年月を標記することを要する(軌轉第六條乃至第十三條)。

三 車輛の運轉。構成せられた軌條の上に車輛を運轉することは運輸事業の一手段であつて、之が良否は運送能力に至大の關係を持つばかりでなく、一面運轉上の危險を伴ふものであるから、是等危險を事前に防止して軌道本來の効果を擧ぐる方法を講ずるのは緊要なことである。

新設軌道に於ては其の設備の許容する範圍に於て、列車を運轉することが出来るのであるが、併用軌道に於ては道路交通との關係を考慮する必要があるから、

機關車に客車又は貨車一輛を聯結する場合の外は車輛を聯結して運轉することが出来ない(軌轉第_{十四條})。車輛を聯結して運轉する場合に於ても、線路の勾配千分十より急であつて其の勾配の延長四百米以上連續する區間ある軌道に於ては、最後部の車輛が貨車であつて、之に隣接する車輛に手用制動機の裝置ある場合の外は最後部には手用制動機の裝置ある車輛を聯結することを必要とする(軌轉第_{十九條})。

新設軌道に於ける運轉速度に關しては制限がないが、併用軌道に於ける車輛の運轉速度は軌道以外の道路交通物體との關係があるから、一時間平均十六軒最高二十四軒を超ゆることを許さないのである。故に道路の交通状況と車輛其他の關係を斟酌して、此の範圍内に於て適當な運轉速度を決定すべきものである。

近時自動車の發達に伴ひ軌道經營上之と競争するの必要があるから、運轉速度増加の要求を見るに至つた。車輛運轉位置の確定する軌道と、夫れが自由であつて確定しない自動車との運轉を、如何にして調和を圖るかの問題は道路交通上に於ける重要問題であると同時に、軌道經營上に於ける大問題であるが、要するに軌道設備の良否と、道路交通との關係を考慮して決定するの外はないのである(軌轉第_{八條}第十條)。

車輛は停留場内の運轉其他特別の場合を除くの外、左方の線路を進行することを原則とし(軌轉第_{十七條})、動力車の停止中機關手又は運轉手が其の位置を離るときは、制動機を緊締し又は其の他の方法を以て其の車輛の自動を防止することを必要とする(軌轉第_{十五條})。客車には外側見易き場所に其の行先を明示し、客車内には夜間點燈し、晝間と雖隧道の通過に二分時以上を要するときは、點燈することを要する(軌轉第_{十六條})。又車輛には一定の標識を掲げ、車輛の運轉保安を施行せざる單線に於て、同一方向に二個以上の車輛を運轉するときは、必要に應じ最後發以外の車輛には其の前部に一定の標識を掲ぐることを要する(軌轉第二十條及第二十一條)。

以上述べたやうに、車輛の運轉は、道路交通と密接の關係を有し而かも軌道が原則として道路の交通物體であるに拘はらず、其の運轉に付ては、道路行政を管

理する内務大臣の権限外に於て規律されてゐるのは大なる誤であるが、内務大臣は此の規定の如何に拘はらず、軌道の運轉を規律する権限を有することは明かである。

第四目 軌道の信號

車輛運轉の安全を確保するが爲には、一定の形式に依つて其の運轉を指導統制することを必要とするから信號に關する規程を設くるの必要を生ずるのである。

信號現示の方法は物と人の動作又は音聲に依るものがある。物を以てするのは物の形狀を視ることに依つて車輛の運轉方法を判斷するのであるから、天候の狀況に依つて相當の距離から晝間の信號現示を認識し難きときは夜間の現示法式に依ることを要し、隧道内に於ける信號も亦同一である(軌轉第二_{十二條})。信號に對する誤解を防止するが爲に、信號は二個以上の線路又は二種以上の目的に兼用することが出来ない(軌轉第二_{十四條})。

常置信號機は常時一定の箇所を設置せられた信號機であつて、柱上に装置した腕又は燈力を以て、車輛に對し運轉の條件を示す任務を有するものである。之は場内信號機と出發信號機との二種がある。前者は停車場に進入せむとする車輛に對し其の進入の可否を表示し、後者は停車場から進行せむとする車輛に對し其の進行の可否を表示する作用を爲すものである(軌轉第二_{十五條})。若し常置信號機の箇所に所定の信號現示がなきときは停止信號と看做される(軌轉第二_{十三條})。

場内、出發兩信號機とも常に停止信號を現示せしむることを原則とし(軌轉第二_{十七條})、同一柱上に同一種類の信號二箇以上を設けたときは、最上位に在るものは最左側の線路を運轉する車輛の信號に屬し、順次右方線路に對する信號と觀るべきものである(軌轉第二_{十六條})。其の現示方式及信號機の構造に付ては別に詳細な規定がある(軌轉第二_{十八條}及第二_{十九條})。

閉塞信號機は複線に於ける線路を數區に分ち、一區間には一車輛を運轉せしめ

追突を防止する爲に、車輛に對し信號を現示するものであつて、車輛が閉塞區間に進入したときは、自動作用に依つて停止信號を現示し、車輛が閉塞區間を通過したときは、閉塞區間の終點との關聯作用に依り、進行信號又は注意信號を現示するの装置を必要とするから(軌轉第三_{十一條})、複線に於ける閉塞區間の始點に之を設置し、柱上に装置した腕又は燈を以て閉塞區間に進入せむとする車輛に、運轉の條件を現示するのである(軌轉第三_{三十條})。故に閉塞區間信號機は常に進行信號を現示せしめ、車輛が閉塞區間に在る間は停止信號を現示する(軌轉第三_{十二條})。車輛が停止信號の現示に依り三分時停車したが、進行信號又は注意信號の現示のないときは、一時間十秒を超えざる速度を以て、支障なき箇所まで進行することが出来るのである(軌轉第三_{十五條})。又閉塞信號機不良の場合に於て、車輛を進行せしめむとするときは、其の平均運轉速度を、一時間十六秒以下に制限し支障なき箇所まで運轉することが出来る(軌轉第三_{十六條})。其の信號現示法式及信號機の構造に付ては、詳細な規定がある(軌轉第三_{十三條}及同第三_{十四條})。

手信號は信號機のない場合又は之を用ふることの出来ない場合に於て、旗、燈又は兩腕に依つて停止信號、進行信號又は徐行信號を爲す。其の方法に付ては詳細な規定がある(軌轉第三_{十七條})。

發雷信號は相當の距離を隔て雷管二個以上を軌條に装置し、其の雷管の爆發に依つて停止信號を現示するものであるが、併用軌道に於ては道路交通の危険を生ずるが故に此の裝置を許さない(軌轉第三_{十八條}及同第三_{十九條})。

第五目 軌道の保安

閉塞信號機を設置する區間に於ける車輛の運轉は安全であるが、之を設置しない區間に於ては、他の方法に依つて運轉の保安を圖ることを要する。併しながら此の設備を必要とするのは運轉の危険を生ずる場合に限るべきであるから、全線を通じ二個以上の車輛を運轉しないとき、又は車輛の平均運轉速度一時間十六秒

を超えない場合に於ては、車輛の運轉保安設備を施行するの必要がない。此の場合に於ては軌道經營者は其の設備を施行せざる理由を具し、鐵道大臣及地方長官に届出づることを要する(軌轉第四十條乃至第四十二條)。軌道の運轉保安に關しては閉塞信號機を設置する場合の外通票式又は票券式に依る保安方法を採ることを原則とし、一時線路を中斷し又は複線に於て一線を閉塞したとき、若は通票の破損又は喪失したときに限り指導法に依るべきものとし詳細な規定がある(軌轉第四十三條乃至第六十一條)。

第六目 軌道係員

軌道の經營は人及貨物の運送を目的とするものであるから、其の運送の取扱が完全でないときは人の生命財産を毀損することゝ爲る。従つて之が取扱を慎重にして迅速なることを要するから、之が爲に其の取扱ふべき事業に就て専門的の知識と經驗とを必要とする。故に運送事業に従事するものゝ資格を定め、有資格者をして之に當らしめ、運送の安全と正確とを期する必要がある。此の故に人力又は馬力を動力とせざる軌道の係員に關しては統一的に其の職務と權限とを規定し(第十條)、軌道係員規程(大正十二年鐵道省令第六號)を制定したが、其の資格等に關しては何等規定する所がなく、軌道經營者の定むる所に依らしめた。

此の規程に依るときは軌道係員を大別して、運輸係員、保線係員及電氣係員の三種とし、運輸係員は運輸長(軌道の運輸、運轉及車輛の修繕、保管に關する事務を掌理し所屬係員を監督す)、驛長(運輸長を受け驛務を處理し構内の秩序を保持し所屬係員を監督す)、助役(驛長を補佐し又は之を代理す)、出札掛(乗車券の發行に從事す)、改札掛(乗車券の検査及取集に從事す)、貨物掛(貨物の受託、保管及引渡に從事す)、小荷物掛(手小荷物の受託、保管及引渡に從事す)、操車掛(車輛の入換及信號の取扱に從事す)、轉轍手(轉轍器の取扱に從事す)、驛夫(掃除、荷物の積卸、運搬等の雜務に從事す)、車掌(運輸長の指揮を受け列車の運轉及旅客荷物の運送に従事す、併しながら列車が停車場に在るときは驛長の指揮を受けることを要し車内の秩序を維持し、必要あるときは旅客に對し相當の指圖及處分を爲すこと)、機關庫主任(運輸長の指揮を受け機關庫に關する事務を處理し所屬係員を監督す)、機關手(機關庫主任の指揮を受け機關庫の運轉に従事す、併しながら車掌列車が停車場に在るときは驛長の指揮を受ける)、機關助手(機關庫主任の指揮を受け機關庫を補助す、併しながら機關車乗務中に在るときは機關手の指揮を受ける)、檢車手(車輛の検査及注油に從事す)、機關夫(機關車の掃除に從事す)、炭水夫(機關車用燃料の搭載給水等の雜務に

從事す)とし、是等係員は職務の狀況に依り二以上の係員の職務を兼ねることが出来る。

保線係員は之を分ちて保線長(線路及諸建造物の修理及保存に關する事務を掌理し所屬係員を監督す)、保線手(線路及諸建造物の修理及保存に従事す)、線路工夫(線路及諸建造物の看守、踏切番(保線手の指揮を受けし所屬係員を監督す)、踏切番(踏切道の看守に従事す、停車場内の踏切に付)とし、電氣係員は之を分ちて電氣長(電氣に關する事務を掌理し驛長の指示を受く)、發電所主任(發電所に關する事務を處理し所屬係員を監督す)、變電所主任(變電所に關する事務を處理し所屬係員を監督す)、電路主任(電線路及之に附帶する器械の修理及保存に關する事務を處理し所屬係員を監督す)、電車庫主任(電車庫に關する事務を處理し所屬係員を監督す)、運轉手(電氣機關車及電車)、電工(發電所主任、變電所主任又は電車庫主任の指揮を受け器械の検査及修理其の他の雜務に従事す)、電氣工夫(電路主任の指揮を受け電線路及之に附帶する器械の看守、修理及保存に従事す)とし、職務の狀況に依り二以上の係員の職務を兼ねることが出来る。

以上述べた係員職制の規定は其の職制に付規定したるに過ぎないから、軌道の運轉に従事する機關手、運轉手及車掌の資格は軌道經營者に於て之を定め鐵道大臣及地方長官に届出づることを要し(軌係第二條)、軌道係員が職務上の義務に違反し若は職務を怠り又は失行あるときは懲戒を受くるのであつて、軌道經營者は此の懲戒に關する規定を定め地方長官に届出づることを要する。

公共團體の經營する軌道に在つては、公共團體一般吏員の懲戒に關する規定に依るを適當とするから夫等に對しては本規程の適用を受けない(軌係第四條)。又軌道係員は其の職務執行の爲旅客其の他の者に對し相當の指圖及處分を爲す權限を有するから、公衆が其の係員なることを識別し得るやうに一定の制服を着用することを要する(軌係第三條)。

第七目 軌道會計

軌道經營者が其の經營に屬する軌道を如何なる經理方法に依つて經營するかは本來軌道經營者の自由であつて、經營者が公共團體なるときは其の公共團體に關する會計の規定に依るべく、會社なるときは商法の規定に依ることを要するので

あるが、軌道事業其のものゝ性質が經營者の自由に放任すべきものでない結果、其の經營を強固ならしむる必要があるのと、商法の特例を認めて其の事業を保護したのと、軌道の國家買収の制度を採つた等の理由に依つて、其の經理を監督するの必要がある。故に軌道の會計に關しては命令を以て特別の規定を設けることとし^(第十條)、軌道會計規程^(大正十二年鐵道省令第七條)を制定した。併しながら此の規程に定むる以外の事項に關しては、公共團體の會計に關する規定又は商法の規定に従ふことを要するのは勿論である。

軌道事業の經營に付ては監督上其他行政上の必要から、各種の調査又は報告を徴する必要がある。故に之に便ならしむる爲會計年度の區々に涉ることを避け、軌道の會計年度は一年又は六月と定め^(地鐵會第二條)、又軌道及附屬物件の建設及改良に要する費用、貯藏物品の購入代金、借入金の償還金、借入金の運輸開始前に屬する利子等所謂資本勘定に屬するものは資本金、借入金其の他の資金を以て支辨することを要し^(地鐵會第三條)、軌道及附屬物件の保存費其の他の營業費、建設及改良の費用に充當した借入金の運輸開始後に屬する利子、株式公賣に依りて生ずる差損金等は營業收入を以て支辨することを要する^(地鐵會第四條)。

軌道會社が財政整理の爲に會社の資本を減少する場合に於て、差益金を生じたときは其の益金は缺損の補填に充つるか、又は財産價格の消却に充つるの外自由處分を許さない^(地鐵會第五條)。運輸開始前に於ける利子は資本金、借入金其の他の資金を以て支辨すべきものであるから、運輸開始前に於ける雜收入も亦配當財源に充當すべき性質のものではない。故に是等の收入は借入金の利子支拂に充當し、尙殘額を生じたときは、商法第九十六條の規定する建設利息の配當に充當することを要し、此の場合に於ける利子支拂又は利息配當に充當した金額は、建設費に算入することを許さない^(地鐵會第六條)。

軌道經營に要する物品を購入する場合に於て、將來の所要額を見込み所謂買貯めを爲し、必要に應じて使用する方法を採る場合が尠くない。此の經理方法を採

つたときは、其の物品の價格は原價即ち購入のときより現實使用のときに至るまでの一切の費用を算定し、其の物品を必要とした當該科目に於て決算することを要し^(地鐵會第八條)、財産目録に記載すべき財産の價格は商法第二十六條の規定に依り、財産目録調製の時に於ける價格を超ゆることを許さないが、軌道の財産價格に關しては、有價證券を除く以外の財産價格は、實費決算額を超ゆることを許さない。又財産價格を消却したときは消却額を原價より控除した殘額を以て實費決算額とする^(地鐵會第九條)。

軌道經營者が會計を整理する場合に於て、營業線と建設中の線路の二線を有するときは建設及營業に關聯する費用を生ずる場合が尠くない。斯の如き費用は當該營業年度に於ける建設及營業費の決算額の割合に依つて百分率を以て分割するのであるが、其の全部を營業費支辨とすることを妨げない^(地鐵會第十條)。之と同様に軌道經營者が他の事業を營む場合に於て、軌道及他の事業に關聯する興業費、營業費又は營業收入を生じたときは、當該營業年度に於ける興業費、營業費、又は營業收入の決算額の割合に依つて百分率を以て之を分割し、軌道及他の事業の興業及營業に關聯する費用は、當該營業年度に於ける興業費及營業費の決算額の割合に依つて百分率を以て之を分割することを要するのである。併しながら其の全部を營業費に算入することを妨げないのである^(地鐵會第十一條)。又軌道經營者が他の事業を營む場合に於ける他の事業の興業及營業に關聯する費用は、當該營業年度に於ける興業費及營業費の決算額の割合に依り百分率を以て分割するのであるが、其の全部を營業費に算入するも妨げない^(地鐵會第十二條)。區間を分ちて建設費を整理する場合に於て各區間に關聯する建設費は、當該營業年度に於ける各區間の建設費の決算額の割合に依り百分率を以て之を分割する^(地鐵會第十三條)。

以上の方法に依り會計を整理するのであるが、特別の事由ある場合に於ては許可を受けて此の規定に依らないことを得るのみならず、監督官廳も亦此の規定に依らない整理を命ずることもある^(地鐵會第一條)。

第五節 軌道 の 抵 當

第一目 總 說

軌道を經營するが爲に資金を要する場合に於て、軌道を構成する土地建物其の他の物件に對し抵當權を設定して資金を融通することは、企業經濟上必要なことであるが、是等土地建物其の他の物件は固より獨立してゐる物體であつて、獨立した一個の物體として經濟價値を有するものである。併しながら是等の物件は、其の不動産たると動産たるを問はず互に相結合し、一の組織體と爲つて始めて軌道の效用を爲し、特別の經濟價値を有するものである。従つて之を個々の物體として擔保權を設定することは不得策である。加之若し是等個々の物に付擔保權を設定し、擔保權の實行を受くるが如きことあらむか、遂に軌道は交通機關として機能を果すことが出来ないことゝ爲る。故に軌道及其の附屬物件は、軌道の抵當に關する法律^(明治四十二年法律第二八號)に依るのでなければ之を擔保と爲すことを禁止した^(地第 八條)。

第二目 軌 道 財 團

軌道の抵當に關する法律は、抵當權の目的と爲すため、軌道の全部又は一部に付軌道財團を設けることを規定し^(鐵抵第 二條)、其の財團を構成すべきものは、軌道財團の所有者に屬する。(1) 軌道線路、其の他軌道用地及其の上に存する工作物並之に屬する器具機械、(2) 工場、倉庫、厩舎、發電所、變壓所、配電所、事務所、舍宅其の他工事又は運輸に要する建物及其の敷地並之に屬する器具機械、(3) 用水に關する工作物及其の敷地並之に屬する器具機械、(4) 軌道用通信信號又は送電に要する工作物及其の敷地並之に屬する器具機械、(5) 以上の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、登記した賃借權及以上述べた土地の爲に存する地役權、(6) 車輛及馬匹並之に屬する器具機械、(7) 保

線其の他の修繕に要する材料及器具機械等の外、軌道經營者が軌道に要する電氣の餘力を以て、電氣供給の事業を營む場合に在りては其の供給の爲に要する⁽²⁾乃至 (5)及(7) に掲げたもの等である^(鐵抵第 二條)。

是等の財團を構成する物件は電氣の餘力を供給する爲に必要な物件又は權利を除くの外、軌道經營者の意思に依つて加除變更することを許さないのである。抵當權設定の認可があつたときは曩に述べた物件又は權利は當然軌道財團に屬し、財團成立後新に軌道經營者の取得した物件も亦當然財團に屬せしめらる^(鐵抵第 十一條)。未開業に屬する線路も亦軌道經營者の所有に屬する土地物件であるときは財團を構成することを許さる。

是等財團に屬するものは、他の財團に屬せしむることが出来ないのは勿論である。蓋し同一物を二個以上の財團に屬せしむることは、法律關係を紛糾せしむる因と爲るが故である。以上述べた地上權、賃借權及地役權等は權利であつて物ではない。併しながら純然たる物と是等の權利との存在に依つて、始めて完全なる軌道組織體を構成し、軌道の效用を遂ぐるものであるから、軌道財團は一箇の物と看做さる^(鐵抵第 二條 第三項)。而して此の財團は、所有權及抵當權以外の物權の目的と爲すことを得ざるのみならず、差押、假差押又は假處分の目的と爲すことを許さない^(鐵抵第 四條)。軌道財團を設定することは、軌道の抵當權を設定する前提たる手段に外ならないから、抵當權の消滅に因つて軌道財團の消滅するのは當然である^(鐵抵第 二條 第四項)。

第三目 軌道 の 抵 當 權

軌道の抵當權と言つても固より民法上の抵當權と同一のものであつて、債務者が物又は權利の占有を移さないで債權の擔保に供した所謂軌道財團に付、他の債權者に優先して債權の辨濟を受くる權利である^(鐵抵第 十七條)。唯民法上の抵當權の目的物は不動産に限られ、例外として地上權及永小作權に對する抵當權を認むるだ

けであるのに反し、軌道抵當に關しては物又は權利を以て一團の物と看做した軌道財團を目的とする抵當權に外ならない。従て民法上の抵當權と同一であるが、軌道抵當に關する法律の規定する特別規定に従ふことを要し、此の法律に規定のない事項に關しては民法の規定に依るべきは當然である。

一 抵當權の設定。 軌道財團に對し抵當權を設定するに付ては、軌道を経営するものが總株金四分一以上の拂込をしたこと、定款の變更と同一方法の決議即ち會社の特別決議あること、抵當と爲す債務の額は社債の額と合せて總株金拂込額を超ゆることを得ざる要件を具備することを要する(鐵抵第五條第六條)。蓋し抵當權を設定するが如き行爲は、會社の重大事件に屬するのみならず、會社の資産に適應せざる過大の債務を認むるときは、遂に債權者を危険ならしめ會社を危殆に陥らしむる虞を生ずるからである。

抵當權設定の認可を申請するには、抵當證書及軌道財團目錄を提出することを要し(鐵抵第七條)、其の申請を受理した監督官廳は、直に官報を以て軌道財團に屬すべきものに關し權利を有するものは一定の期間内に申出づべき旨を公告し、此の期間經過後權利者の申出なく、又假令權利者の申出あるも會社の辨濟其他の方法に依つて異議消滅した場合に於ては、抵當權設定の認可處分を爲し、正當の異議に對し會社が其の異議を消滅せしめない場合に於ては、設定を認可しないのである。抵當權設定認可の申請前に於ても會社の申請に依り豫め軌道財團の公告を爲すことが出来る。此の場合に於て公告後六箇月以内に抵當權設定の認可を申請しなかつたときは公告は其の效力を失ふ(鐵抵第八條)。

抵當權設定の認可を申請し又は軌道財團に關する公告を申請したときは、既に軌道財團の範圍を確定せむとするものであるから、軌道經營者は軌道財團に屬すべきものを他人に讓渡することが出来ない(鐵抵第九條)。又抵當權設定に關する異議申立の公告あつた後は六箇月間、抵當權設定認可の申請が却下せられざる間及其の認可が效力を失はざる間は、軌道財團に屬すべき不動産に關する權利に付、競

落を許す決定を爲すことが出来ない。動産に關する競賣の場合も亦同一である(鐵抵第十條)。

抵當權設定の認可あつたときは、軌道財團に當然屬すべきもの、又は當事者の意思に依つて財團に屬せしめた電氣供給事業に供するものは、當然軌道財團に屬し、抵當權設定後軌道財團の所有者に屬したのも亦財團に歸屬する。是等軌道財團に屬するものに付權利を有する者が、公告期間内に異議を申出でざる爲に、抵當權設定の認可あつたときは、其の權利に付不動産に關するもの、登記は其の效力を失ひ、動産に關する權利は存せざるものと看做され、差押、假差押及假處分等の效力は當然消滅する。併しながら此の場合に於て是等權利者は軌道財團の所有者に對し損害賠償の請求を爲すことが出来る(鐵抵第十一條)。

二 抵當權の效果。 軌道抵當權の本質からして抵當權者は軌道財團に付他の債權者に先ちて自己の債權の辨濟を受くことを得るのは當然であるが(鐵抵第十二條)、此の外抵當權を確保するが爲に各種の規定を設け、抵當權の得喪若は變更又は軌道財團の所有權の移轉は登記を爲すにあらざれば第三者に對抗することを得ざらしめ(鐵抵第十五條)、數個の債權を擔保する爲、同一の軌道財團に付抵當權を設定したときは登録の前後に依つて其の抵當權の順位を定め(鐵抵第十六條)、債權者が同一の債權の擔保として數個の財團の上に抵當權を設定した場合は、其の實行方法如何は他の抵當權者に利害關係を及ぼすから、此の場合に於ては同時に其の代價を配當するときは各財團の價格に比例して債權の負擔を分つのである。若し或財團の代價のみを配當する場合に於て、抵當權者は之に付債權全部の辨濟を受く事が出来るが、次の順位に在る抵當權者は各財團の代價を同時に配當する場合に、右の抵當權者が他の財團に付辨濟を受くべき金額に充つるまで之に代位して抵當權を行ふことが出来る。代位に因つて抵當權を行ふものは其の抵當權の登録に其の代位を附記することが出来る(鐵抵第二十三條、同第二十四條)。

抵當權者は債權の全部の辨濟を受くまでは、軌道財團の全部に付其の權利を

行ふことが出来るのであるが<sup>(鐵抵第
十八條)</sup>、一面抵當權者は債務者の他の財産よりも辨済を受ける權能を有するのであるから、法律は之を制限し抵當權者は財團の代價を以て辨済を受けざる部分に付てのみ、他の財産より辨済を受けることを得るものとした。併しながら、財團の代價に先ち他の財産の代價を配當すべき場合には、此の制限に依らない。他の債權者は抵當權者をして、財團より辨済を受け得ざる限度に於て他の財産より辨済を受けしむる爲、之に配當すべき金額の供託を請求することが出来る<sup>(鐵抵第
十五條)</sup>。又法は抵當權の範圍を擴張して、軌道財團又は之に屬するもの、讓渡、貸付、滅失又は毀損に因つて會社の受くべき金銭其の他の物に對しても、抵當權を行使することを認めた。此の場合に在つては抵當權者は、其の拂渡又は引渡前に差押を爲すことを要する<sup>(鐵抵第
十九條)</sup>。

軌道抵當權の安固を期することは、獨り抵當權の目的物の状態又は價値如何に止まらず、軌道經營狀況の如何にも影響するのであるから、會社は軌道財團を讓渡し貸付し又は抵當と爲し、軌道財團に關する營業の管理委託を爲し、其の他線路を變更し又は其の線路の全部若は一部に付、營業を休止せむとすると、又は財團に屬するものを處分せむとすると、若は工事方法の變更が、軌道財團の價格を著しく減すべき虞ありと認め監督官廳が指示したる時は、軌道財團の所有者は抵當權者に對し二箇月を下らざる一定の期間内に、之に付異議あらば申立つべき事を催告せしむる方法を採り抵當權者を保護した。若し此の場合に異議を述べたるものがあつたときは監督官廳の裁定を求むべきものである。併しながら是等の規定は抵當權者を保護する趣旨に出でたるものであるから、抵當權者が豫め同意を與へたる場合は此の方法を採る義務がない<sup>(鐵抵第二十條)
同第二十一條)</sup>。

三 抵當權の消滅。 軌道の抵當に付ても本法に特別の規定なき限り、民法抵當權の規定に依るべきは既に述べた。従て軌道抵當權も抵當權の目的物の滅失、混同に依つて消滅するは勿論、主たる債務の消滅、若は抵當權の實行及拋棄に依つて消滅すべきは當然のことである。

政府又は公共團體が、軌道及其の附屬物件を買上げた場合に於ても、抵當權は消滅すべきものではない。此の場合に政府又は公共團體は、抵當權設定後二十箇年又は据置年限を經過したときは、抵當附債務を辨済することが出来るが、少くとも一年前に豫告することを要する<sup>(軌抵第三條鐵
抵第二十六條)</sup>。

第四目 登 録

軌道抵當權の得喪、變更及財團所有權の移轉等は、其の事實を軌道抵當原簿に登録して公示し、第三者保護の爲に是等に對抗するの要件たらしめた。即ち不動産物權に關する得喪變更の場合に於ける、不動産登記と同様の方法を採用した。登録すべき事項並に登録原簿及登録方法等に關しては鐵道抵當法第二十七條乃至第三十九條の規定するところである。

第五目 抵當權の實行

債務者が債務の本旨に従つた履行を爲さなかつた時は、抵當權者は其の抵當權を行使して辨済を受けるものであつて、此の事は軌道抵當の場合に於ても亦同一である。従て抵當權を實行するのは債務辨済期以後のことであるが、軌道の抵當に關しては例外を設け、債務の辨済期前と雖、軌道の特許が失效し又は取消された場合に於ては其の權利を實行する事が出来る途を開いた<sup>(鐵抵第
十二條)</sup>。此の場合に於ては抵當權者は特許の失效又は取消の日より、六箇月内に其の手續を爲す事を要し、軌道の特許は仍六箇月間及抵當權實行の終了に至るまで存続するものと看做される<sup>(鐵抵第
十二條)</sup>。

抵當權實行の方法は強制競賣と強制管理との方法に依り行はれ、抵當權者は自己の選擇に因つて、一個の方法又は二箇の方法を併せて強制執行することが出来る<sup>(鐵抵第
四十條)</sup>。強制執行には民事訴訟の原則に基き債務名義を必要とするのであるが<sup>(民訴第四百
九十七條)</sup>、軌道抵當に關しては抵當證書又は信託證書及之に記載した事項

を變更する契約書は、公證人の作成した債務名義と看做され、其の執行力を有する正本は監督官廳の官吏が附與し^(鐵抵第四十一條)、其の執行は軌道財團の所有者たる會社の本店所在地を管轄する區裁判所の管轄に專屬する^(鐵抵第四十二條)。

一 強制執行。 強制執行は軌道財團を競賣して、其の賣得金を債務の辨済に充當する方法である。此の執行は書面を以て之を爲し、此の申請を受けたときは裁判所は競賣手續の開始に付決定を以て定め、之を定めたときは直に鐵道抵當原簿に競賣申立の登録を爲すべき監督官廳に囑託し、囑託を受けた監督官廳は直に登録を爲し裁判所に通知する。

裁判所競賣手續開始の決定をしたときは、官報を以て租税其の他の公課を主管する官廳及公署に對し、一定の期間内に軌道財團の所有者に對する権利の有無及其の限度を申出づべき旨を公告することを要し、競賣期日を定め官報を以て公告することを要する^(鐵抵第四十三條乃至第四十九條)。

競賣に加入するものゝ資格に就ては何等制限しないが、軌道事業を営むものでなくして競賣に加入する者は、競買の申込と共に保證として最低競賣價額百分の五に相當する金額を現金又は有價證券を以て供託することを要し、最低競賣價額は裁判所監督官廳の意見を聽き、鑑定人を選定し之を評價せしめて決定する。競賣は入札の方法を以て行ひ、競買人の面前に於て入札を開始し裁判所之を執行し、競落と爲るべき同價額の入札二個以上あるときは、同價額の競買人をして直に再度の入札を爲さしめ、再度の入札を爲すも尙同價額の入札なるときは、直に抽籤を以て最高競買人を定め、競賣期日に於て入札なきとき又は許すべき入札なきとき、若は最低競賣價額に達する入札なきときは更に競賣期日を定むるのであつて、此の場合に於ては鑑定人の意見を聽き最低競賣價額を低減することが出来る。入札は之を變更し又は取消すことを許さない^(鐵抵第五十一條乃至第五十九條)。

裁判所は最高價競買人の名稱及其の競買價額を表示し、競賣の終局を告知し、競落に關する調書を作成することを要する。強制競賣の申立は競落期日迄は競賣

人の同意ある場合に限り、之を取下ぐることが出来る。競落許可の決定が確定したときは、監督官廳に決定の謄本を送付し、競落代金は決定確定の日、又は政府以外の者が競落人であるときは、財團に關する権利は競落人に移轉し抵當權は消滅する。

政府以外の者に競落したときは、競落許可決定の確定した日より三日内に軌道承繼に關し許可を申請することを要し、此の申請に對しては主務大臣は許可を與ふべきものであつて、許可は競落人が代金を支拂つたときに效力を生じ、其の效力を生じたときは競落人は特許に屬する権利義務を承繼するのである。従つて民事裁判所の決定に依つて行政廳の付與した特許權が當然移轉することは特許當時に於て軌道の主務官廳が採つた方針を變更せしむる場合がないとも限らない。故に物件の所有權又は支配權の所屬と特許權の所屬とを明確に區別して行政することに立法上考慮すべき問題である。

二 強制管理。 軌道財團を強制して管理經營し、之に依つて得た利益を以て債務の辨済に充つる方法である。其の申立及開始等の手續に付ては強制競賣に付説明した所と同一である。強制管理開始の決定が確定したときは、裁判所は決定の謄本を監督官廳に送付し、監督官廳は一人又は數人の管理人を選任す。

此の管理人は國家の選任した者であるから、國家機關たるの地位を有し抵當權者の代理人ではない。管理人の義務及權利等に關しては鐵道抵當法第八十五條以下に規定する所である。

第六節 軌道の買収及補償

第一目 總 說

軌道の經營權は之を國家に留保し、必要ある場合に於て之を私人に對し特許する主義を採用した趣旨からするときは、軌道の經營は國家又は國家權力の一部を掌管する公共團體に於て之を經營する所謂、公營主義に依つて經營することを理

想とする。故に一旦私人に特許した場合に於ても、此の理想に従つて之を買収し、公營するの制度を必要とする。故に國又は公共團體に於て公益上の必要に因り軌道（未だ運輸開始に至らざる線路を含む）の全部又は一部及其の附屬物件を買収せむとするときは軌道經營者は之を拒むことを得ざらしめた（第十七條第一項地、鐵第三十條第一項）。

國又は公共團體が買収する場合は公益上必要ある場合に限るのである。蓋し一旦私人に許した事業を無制限に強制買収せしむるときは私營事業の安固を期する所以でないから之を制限するの必要あることは言を俟たない所である。故に國又は公共團體が之を買収することが出来るのは公益上必要なるときに限る。故に公共團體が統轄する区域内に存する軌道又は、其の公共團體の住民の主として利用する軌道を、自ら經營するが爲に買収するは公益上必要と言ひ得るのであるが、其の公共團體の住民の生活と何等關係を有しない軌道を經營するが爲に軌道を買収するが如きは許すべきでない。併しながら其の軌道が團體住民の生活に關係を有する以上は假令、公共團體の區域外に敷設せらるゝ軌道であつても之を買収することを許すべきである。

國又は公共團體が買収する場合に於ては、其の買収に付軌道經營者の承諾を必要とせず、被買収者に對する買収の一方的意思表示に依つて之を爲すことが出来るのである。故に名は買収と稱するが、民法上の賣買ではなく、國家の權力に屬する公用徵收權の行使と解さなければならぬ。従つて公共團體が買収せむとする場合に於ては主務大臣の認可を受くることを必要とする（第十八條第一項）。此の認可は賣買契約承認の行爲ではなく、國家が公共團體に對して爲す公用徵收權附與の行爲と解すべきである。併しながら公共團體が既存の軌道を買収するには、必ず此の規定に依るべきことを規定したのではなく、公共團體が私法上の賣買契約に依つて軌道及其他の權利を買収し得べきは勿論である。此の場合は軌道經營者と公共團體との自由意思に依るものであるから、第十五條に規定する權利義務譲渡の規定に従ふことを要するは勿論である。

買収の目的物は軌道の全部又は一部及其の附屬物件に限る。故に軌道敷設の特許權の如き權利は買収の目的物と爲らないのである。未だ運輸開始に至らざるものを買収する場合に在つても同一であつて、其の場合に於ても未開業線路其の他の物件が買収の目的物と爲るのである。故に軌道の買収は物件の強制買収に外ならない。従つて國が軌道を買収した場合に在つては、特許は當然に消滅するのであつて特許に因る權利消滅の手續を爲すことを要しない。又公共團體が買収した場合に在つても、物に關する權利は當然移轉するが、特許に因る權利は當然公共團體に移轉しないのであるから、法は公共團體が軌道を買収したときは特許に依つて生ずる權利義務は之に附隨して移轉するものと規定した（第十八條第二項）。

第二目 買収物件の範圍

買収すべきもの、範圍は、軌道の全部又は一部及其の附屬物件に限らる。國又は公共團體が軌道を買収する場合には、其の軌道を承繼して經營することを目的とする場合と、然らずして單に物其のものを買収する場合とを想像することが出来る。其の何れの場合に於ても、物其のものを買収するものであつて、軌道を經營する權利を買収するのではないことは前項に説明した。而して買収する原因は、公益上必要ある場合に限定さるべきものであつて、其の買収物件は軌道の全部たると一部たるとは問ふ所ではない。軌道の附屬物件例へば停車場の建物又は車輛等は固より公益上必要なるときは買収し得るのであるが、車輛其の他の附屬物件のみを單獨に買収することは法の許さざるものと解さなければならぬ。蓋し國家が公用徵收權を公共團體に附與したのは、軌道の公營を公益上必要としたが爲に外ならないのであるから、軌道を買収し之に必要な附屬物件を併せ買収せしむるの法意であつて、附屬物だけを單獨に買収するを許さないのである。従つて假令公共團體が、軌道事業を經營する目的を有せずして買収する場合に於ても、矢張り附屬物件だけの買収を許さないのである。

軌道の一部を買収したる場合に於て、残存線路のみを以てしては營業を繼續すること能はざるに至つたときは、軌道經營者は残存開業線路に付ては、該線路及其の附屬物件の買収を請求する買収請求權を附與した^(第十七條第二項)_(地鐵第三十條)。蓋し國又は公共團體が、公益上の必要に依り軌道の一部を買収したが爲、他の線路が營業を繼續する能はざるに至つたが如きことは、其の原因が強制買収に在るのであるから、之を買収すべきは當然のことである。而して營業を繼續すること能はざるや否やを決定することは、事實問題であつて其の決定は困難であるが、線路の一部買収後に於ける營業狀況を省察して、客觀的に判斷すべきものであつて、軌道經營者の主觀的判斷に依るべきものではない。此の場合に於て兩者の見解異なることあるべく、之を決定するに付何等の規定がないのは立法の不用意と言はなければならぬ。

未だ工事に着手せざる線路の買収を請求することを得るや否やに就ても争の存する所であるが、未だ工事に着手せざるものには所謂物的設備が存しないのであるから買収の問題が起らないのである。要するに軌道經營者が買収を請求し得るものは買収當時に營業を爲す軌道及其の附屬物件たるか、又は未開業と雖物的設備ある場合に限るべきものである。軌道經營者の軌道買収請求權の行使に依る買収は私法上の賣買契約である。

軌道經營者が軌道事業を前提として他の事業を經營する場合が尠くない。此の場合に於て其の軌道を買収する爲に、軌道經營者の兼業に屬する資産を買収し、軌道と共に之を經營する事を必要とする場合がある。故に公共團體が軌道を買収する場合に於て公益上の必要ある時に限り兼業に屬する資産を買収せしめ、又軌道の經營者が所有する貯藏物品ある時は、是等も亦強制買収した軌道の經營上必要なものに限り買収することを得しめた。反之公益上買収の必要がないものであつても、軌道經營者が軌道經營の爲に買収された軌道と共に、經營した事業は其の事業の如何なるものであるを問はず、軌道と運命を共にするものが尠くないか

ら是等は軌道經營者が其の買収を請求したときは、公共團體は之を買収する義務を負ふのである。又公共團體が軌道經營に屬する貯藏物品の買収請求權を有すると同様に、軌道經營者も亦買収請求權を有する^(第二十條)。

第三目 買 収 の 手 續

軌道の買収に就ては、買収者たる國又は公共團體が、被買収者たる軌道經營者に對し、買収權行使の意思表示を爲すことに依つて行はる。公共團體が買収の意思を表示する場合に於ては其の要件として、先づ主務大臣の認可を受くることを要し^(第十八條)_(第一項)、其の認可を得た上買収權を行使するのである。

此の認可を申請するには、(1) 買収の事由書、(2) 買収物件の範圍に關する調査書(3) 買収價格算出説明書、(4) 買収に關し軌道經營者と爲したる交渉の願末書(5) 買収代價支拂に關する説明書^(支拂の方法、時期)_(等を記載すること)、(6) 買収に關する公共團體の議會の決議書の謄本、(7) 買収後に於ける軌道事業計畫書及收支豫算書、(8) 公共團體の當該年度歳入出豫算書を添附することを要する^(施第二)_(十五條)。此の認可申請に付當事者間交渉の願末書を添附すべきことを規定したのは、強制買収權行使の場合に在つて、當事者双方の意思の存する所を判明せしめむとするの趣旨であつて、法が其の交渉を間接に必要としたのは強制買収を以て私法上の賣買とした論據と爲らないのである。

第四目 買 収 價 額

軌道の如き公共的施設を買収する場合に於ける、買収價額算定の方法及其の理論に就ては學者間議論の存する所である。併しながら其の買収が假令公用徵收の性質を有するにせよ、夫れに依つて被買収者たる特定の軌道經營者のみに損失を蒙らしむべきものではない。故に買収に因つて通常受くべき損失を補償するを原則とする。軌道法に於ては國が買収する場合と、公共團體が買収する場合とによ

り其の價額の算定方法を異にした。

一 國が買収する場合。國が軌道を買収する場合に於ては、地方鐵道を買収する場合と同一の方法に依り、買收價額は(一)最近の營業年度末迄に運輸開始後三年を經過した線路を含む開業線路に付ては、其の營業年度末より遡り、既往三年間に於ける開業線建設費に對する益金(營業收入より營業費及賞與(金を控除したるものを謂ふ))の平均割合(三年間に於ける毎營業年度末の開業線建設費の合計を以て同期間に於ける益金の合計を除したるものに一年間に於ける營業年度の數を乗じたるものを謂ふ)を買收の日に於ける開業線建設費に乘じた額を二十倍した金額(二)若し買收の日に於て、運輸開始後三年を經過しないもの、開業線路に付ては、買收の日に於ける開業線建設費を時價に依つて國債券面金額に換算したる金額以内に於て協定したる金額(三)工事中の線路及買收の日迄に未だ使用開始に至らざる改良線路に付ては買收の日に於ける建設費を時價に依つて國債券面額に換算したる金額以内に於て協定したる金額を以て買收價額とするのであるが(地鐵第三十條第一項)、前記(二)の場合に於ける金額が買收の日に於ける建設費を時價に依つて國債券面金額に換算したる金額に達せざるときは、其の換算したる金額以内に於て協定したる金額を以て買收價額とする(地鐵第三十條第二項)。

買收の日に於て軌道若は其の附屬物件の修補を要する場合に於て軌道經營者が之を爲さざるときは、修補に依る金額を時價に依つて國債券面金額に換算し之を買收價額より控除する(地鐵第三十條第一項)。又最近の營業年度末迄に爲すべき修補を爲さざるときは、之に要する金額を買收價額計算上の營業費に加算し、買收價額より控除する(地鐵第三十條第二項)。國債時價は大藏大臣に於て定むるのである(地鐵第三十六條ノ)。而して買收代價は券面金額に依り五十五年内に償還すべき五分附國債證券を以て交付する。此の場合に五十圓未満の端數を生じたときは之を券面金額五十圓として計算せらる(地鐵第三十五條)。國は買收の日より買收代價交付の日に至る迄買收代價として交付すべき國債の利子に相當する金額を買收せられた者に交付することが出来る(地鐵第三十五條ノ二)。國が軌道經營者の兼業に屬する資産を買収する場

合の價額は、當事者の協定に依りて定む(地鐵第三十條第二項)。

二 公共團體が買収する場合。公共團體が軌道を買収する場合に於ては當事者の協議に依つて買收價額を定むるのであるが、普通賣買の場合に於ては、當事者の一方は相手方が債務の履行を提供するまでは自己の債務の履行を拒むことが出来るのであるが、軌道の買収は既に述べたやうに其の性質賣買でない結果として此の原則に依るを要しない。

固より公共團體が軌道を買収する場合でも、買收權を行使すること、代價を支拂ふこととは別個の觀念である。故に買収を爲すは一方的行爲に依つて行はれるのであるが代價の支拂は双方の協議に依るのである。若し其の協議が成立しない場合に於ては主務大臣に申請して買收價額を決定するのであるが、此の場合に於ては主務大臣は國が軌道を買収する場合の規定に準じ算出した金額を標準として裁定するのである(第九條)。

公共團體が軌道を買収する場合に於て、其の團體に於て發行した公債を以て買收代金の辨済を爲すことが出来るや否に付ては議論の存する所であるが、特別の明文の存せざる限りは金錢を以て補償すべきものと解さなければならぬ。併しながら當事者間の協議に依つて買收價額を決定する場合は双方の自由意思に依るのであるから如何なるものを以て辨済するかは問ふ所ではない。

公共團體が軌道經營者の兼業に屬する資産又は貯藏物件を買収した場合に於ける價額も亦當事者の協定に依る。此の場合に於て買收價額に付當事者間の協議調はざる場合に在つては、申請に依り主務大臣之を裁定するのである(第二十條第三項)。

以上述べた國又は公共團體の何れに於ても軌道を買収する場合に必要ありと認めるときは、主務大臣は當該軌道經營者をして建設費の増減を來すべき事項に付認可を受けしむることが出来る。蓋し軌道經營者が自由に建設費に増減を生ずべき行爲を爲すときは、買收價額に變動を來さしむるから之を取締らむとする趣旨である。此の認可を受くべき場合に之を受けざるものに付ては國又は公共團體は

其の額を査定することが出来る<sup>(地鐵第三十
六條ノ四)</sup>。

第五目 損失の補償

軌道經營者は軌道經營の獨占權を有するものでないが、主務大臣の特許した軌道を經營する權利を有するのであるから特別の必要と事由とがない限り、其の線路に接近し若は並行して軌道若は鐵道を敷設せしむべきでない。若し正當の事由なくして並行線の特許するときは、軌道の經營を危険ならしむることゝ爲り交通政策上適當でない。従て一旦特許した軌道に對しては出来る限り之を保護し其の事業の發達を助勢すべきものであるが、政府が經營する國有鐵道の敷設を必要とする場合に於ても、尙此の助勢方針を探るときは遂に國有鐵道經營の目的を達する事が出来ないことゝ爲る。故に政府が軌道に接近し又は並行して鐵道を敷設したが爲、軌道經營者が其の接近し又は並行する區間の營業を繼續すること能はざるに至つた時は、政府は其の營業廢止に依つて生ずる損失を補償する義務を有し國有鐵道の敷設に依りて其の接近若は並行する區間の營業を廢止し、殘存する線路に依りて營業を繼續する能はざる場合に於ても亦其の損失を補償するものとした<sup>(地鐵第三
十六條)</sup>。

國に於て軌道の一部を買收したに因り、殘存線路のみに付營業を繼續すること能はざるに至りたるときは、軌道經營者は未だ運輸開始に至らざる殘存線路に付其の營業廢止に因りて生ずる損失の補償を請求することが出来る<sup>(地鐵第三十
五條ノ三)</sup>。是等の場合に於ける補償金の算出は、政府が軌道を買收する場合と同一の方法に依り算出した金額より、殘存物件の價額を時價に依つて國債券面金額に換算した金額を控除した殘額以内に於て之を定め<sup>(地鐵第三十
六條ノ二)</sup>。工事に着手せざる線路に對する補償金額は測量其の他の費用より殘存物件の價格を控除した殘額を、時價に依つて國債券面金額に換算した金額内に於て定むるのであつて、<sup>(地鐵第三十六
條ノ二第二項)</sup>其の補償金は五分利附國債證券を以て交付する<sup>(地第三十六條
ノ二第三項)</sup>。

公共團體に於て軌道の一部を買收したに因り、未だ運輸開始に至らざる殘存線路に付ては、軌道經營者は其の事業廢止に因つて生ずる損失の補償を求むることが出来る<sup>(第十七條
第二項)</sup>。其の補償金額は協議に依り之を定め、協議調はざるときは申請に依り國が軌道を買收する場合と同一方法に依り、算出した金額を標準として主務大臣之を裁定するのである<sup>(第十
九條)</sup>。

軌道の特許を爲す場合に於て將來是等の補償を爲さざることを條件とすることを得るや否やは議論の存する所であるが、特許處分に當り國家が有する法上の義務を免除するのは、法の明文ある場合に限るべきであるから是等條件は無効のものと解する。國又は公共團體が軌道の補償に關し必要ありと認むるときは、主務大臣は當該軌道經營者をして建設費の増減を來すべき事項に付認可を受けしむることが出来る。此の認可を受くべき場合に之を受けざるものには、國又は公共團體は其の額を査定することが出来る<sup>(地鐵第三十
六條ノ四)</sup>。

第七節 軌道特許の消滅

軌道經營者が軌道を經營する權利を有するのは國家の特許に依るのであつて、國家が一旦附與した特許は法律の明文ある場合でなければ、國家と雖之を自由に廢止變更せしむることの出来ないのは當然である。

併しながら軌道經營者が負擔する義務を履行せざる場合に於ても、尙且つ其の權利を保護するの必要がないのと、夫等は特許の趣旨を没却する事と爲るのであるから、特許失效の制度を認めた。即ち、(1) 工事施行の認可申請期間内に其の認可を申請せざるとき、(2) 工事施行の認可を受けざるとき、(3) 事業廢止の許可を受けたるとき、(4) 特許を受けたる者會社の發起人にして工事施行の認可申請期間内に會社設立の登記を爲さざるに限り特許は效力を失ふべきことを規定した<sup>(第二十
三條)</sup>。蓋し指定の期間内に工事施行の認可を申請せず、又は會社の發起人が工事施行の認可を申請すべき時期に至るも、會社を設立せざるが如きは起

業の誠意なきものと観るべく、工事施行の認可を得ざるは畢竟其の工事の施行が不当若は不能なるものと観るべきが故に特許を失効せしめたのである。併しながら軌道經營者が有する軌道經營の義務の免除に付、許可を得たときは特許が失効すべきことのないのは當然である。特許後に於て、特許當時に豫想しなかつた事件が発生し、公益上特許を失効せしむる必要を生じた場合に於ても主務大臣は失効せしむることは出来ない。蓋し特許権を尊重したに外ならないのである。

特許は以上述べたものゝ外、軌道經營者が法令若は法令に基きて爲す命令又は特許、許可若は認可に附した條件に違反し、その他公益を害する行爲をした時は、特許の全部又は一部を取消すことの途を設けた。此の場合に於て特許は其の効力を失ふは當然である(第二十七條第一項第三號)。又特許を受けた會社が主務大臣の認可を受け、解散した場合は特許権利者の死亡と観るべく、解散の結果特許の失効するのは當然のことである。

特許の失効に伴ひ軌道敷設の爲にする道路の占用權も亦當然失効する。此の場合に於て、軌道經營者は地方長官の指示する所に依り道路を原狀に回復する義務を有する。此の義務は地方長官の指示に依つて始めて發生するものであつて、地方長官は必要ありと認めるときは、軌道經營者の負擔に於て道路管理者をして道路の原狀回復に關する工事を執行せしむることが出来る(第二十條第四條)。

特許が失効したときは遅滞なく地方長官を経由して特許狀を返納することを要する(地鐵施第二十二條)。

第八節 軌道の監督

第一目 總説

軌道の經營に對しては國家は保護を與へて事業の助勢を圖ると共に、之が事業の監督を厳格にして公衆の利用上遺憾なからむことを期し、一定の事項に關しては許可又は認可を受けしめ、或は届出報告を爲さしめ又は軌道經營者の會計に干

渉して事業の完全を期し、若し命令又は許可若は認可に附した條件に違反するが如きことあらば、一定の制裁を加へて軌道を規律し干渉するのである。

第二目 監督機關

軌道の監督機關に就いては之を直接に規定した明文はないが、軌道法の各條項及軌道法施行規則第二十七條第二項等の規定より見るときは、第一次に地方長官、第二次には主務大臣之を監督するのである。主務大臣の權限の分配に關しては官制の定むる所であつて、内務省官制第七條、鐵道省官制第五條に於ては、内鐵兩大臣が軌道の特許及監督に關する事項を掌るべき旨を規定するから、内鐵兩大臣が軌道行政の主務大臣たることは明かである。而して主務大臣の職權に屬する一部は地方長官に委任して執行せしむることが出来る(第二十條第五條)。斯の如く一事業を兩省の監督に屬せしむることの可否に就ては立法上論議の存する所であつて、其の正當な行政を執行するが爲には總ての交通機關を統制する交通省の設置を必要とするのであるが、夫れが實現されない現時に於て二省主管の制度を採るべからざるものとせば、軌道の性質に鑑み其の主管を決定することを要し、軌道が道路の一交通物體たるよりするときは、道路を主管する内務大臣の權限に屬せしむべきは當然である。

第三目 監督作用

軌道の監督に關しては許可又は認可等を受けしめ監督するの外、次の手段に依つて監督す。

一 届出報告を爲さしむること。主務大臣又は地方長官が監督上必要ありと認めるときは軌道經營者をして帳簿書類及圖面を提出せしめ(第十三條)、軌道會社が商法に依る登記をしたとき、又は定款を變更したときは監督官廳に之を届出しめ(地鐵施第五十一條)、毎營業年度經過後二月内に一定の様式に依り營業報告書及統計報告

書を提出せしめ（地鐵施第
四十九條）、工事施行の認可を受けたときは主任技術者を設置すべきことを命じ、之に關する履歷等を報告せしめ、之を不適任とするときは其の解任を命ずる（地施第三
十一條）。

車輛の衝突顛覆其の他旅客に死傷を生じた重大な運轉事故は、即時電信電話又は口頭を以て速報せしむるの外、七日以内に詳細な届出を爲さしめ、其の他の運轉事故は、一月分を取纏め翌月十五日限り届出せしむる等の義務を負擔せしめた（施第二
十六條）。

二 實地監査。 監督官廳は前項に述べた届出又は報告書等を提出せしめ、之を審査して常に監督するものであるが、更に必要あるときは主務大臣又は地方長官は部下の監督員を派遣して軌道の設備、事業の狀況並會計及財産の監査を爲さしめ、監査員は軌道經營者又は其の役員若は使用人に對し説明を求め、金櫃、帳簿、書類及圖面を檢閲する權能を有する（第十三條地鐵第
二十三條第三項）。

三 命令を爲すこと。 報告を徴し又は監査員を派遣した結果に依り、軌道經營の狀態を知ることが出来るが、若し軌道の工事、運輸保線の狀態及會計整理に付法令又は法令に基きて爲す命令に違反し、又は不適當なりと認むるものあるときは、監督官廳は其の改築又は改善を命ずることが出来る。此の場合に必要ありと認むるときは其の工事、運輸又は設備使用の停止を命ずる事も出来る（地鐵
第十三條
第二項）。又運賃、料金又は運轉速度等に付何れも許可を受けしめ監督するのであるが、許可の後に於て生じた事由の爲、主務大臣に於て公益上必要ありと認めるときは是等事項の變更を命ずる（第十一條
第二項）。

四 制裁。 軌道經營者が法令若は法令に基きて爲す命令又は特許、許可若は認可に附した條件に違反し、其の他公益を害する行爲をしたときは、主務大臣は會社の取締役其の他の役員を解任し、又は他人をして軌道經營者の計算に於て必要な施設又は事業の管理を爲さしめ、若は特許の全部又は一部を取消することが出来る。此の場合に於て解任せられた取締役其の他の役員は再び採用することが出

來ない。又他人が軌道事業の管理を爲す場合に於ては、管理を爲す者は其の管理に付主務大臣に對して軌道經營者と共同の責任を有するのである（第二十
七條）。

五 罰則。 特許を受けずして軌道を敷設し、又は認可を受けずして運輸を開始した者は百圓以上二千圓以下の罰金に處せらる（第二十
八條）。軌道を敷設するとは土地に軌道を敷設することを意味するが故に、軌道を經營する目的を以て土地又は物件を購入しても未だ軌道を敷設したもと言ふことが出来ない。

本法に依り許可又は認可を受くべき事項を、許可又は認可を受けずして爲したとき、又は法令に基きて爲した命令又は特許、許可若は認可に附した條件に基きて爲した命令に違反したとき、監査員の職務の執行を妨げたとき、法令又は法令に基きて爲す命令に依つて爲すべき、届出報告其の他の書類圖面の提出、若は調製を怠り又は虚偽の届出報告若は記載をしたとき、會社が後配株を發行したる場合に於て、定款又は株式申込書に記載したる事項に違反して、後配株主に不利益を及ぼしたるとき、又は後配株の發行に依りて得たる資金を、當該線路延長の費用以外に充てたる場合は、軌道經營者又は其の役員若は使用人を十圓以上千圓以下の科料に處す（第二十
九條）。

然れども公共團體が軌道を經營する場合に在つては、夫等の違反行爲に對しては其の團體を規律する法規に従つて處罰することが出来るから、本法に依りては處罰しないのである（第三
十條）。

第九節 専用軌道

専用軌道は私人が私人の用に供する軌道であつて、畢竟一箇の私物であるから之が經營權を國家に留保するの必要がなく、私人の自由經營に放任すべきものであるが、其の施設如何は常に道路交通と關聯する所多いが爲に、道路交通取締上の見地より軌道法に依り特別の規定を設け、之を規律したのであつて、大正十二年内務省令第四十五號の規定する所に従ふのである。

専用軌道を道路に敷設せむとするときは、地方長官の許可を受くることを要し(大正十二年内務省令第四十五號第一條)此の許可を申請するには申請書に(1)起業目論見書(2)工事方法概略書(3)全線路の豫測平面圖(縮尺は一寸三十釐とし、沿線の地勢、市街村落附近の道路及既設又は未設の鐵道又は軌道及其名稱を附記)、及道路上に敷設すべき線路の豫測圖(豫測圖は豫測平面圖及豫測縱斷面圖の二種とす)、並説明書(沿線の地勢及線路選定の理由を附記し、附近の道路、市街村落、池沼、河川、港灣、社寺、公園、名所、舊蹟、學校、病院、兵營、工場等重なるものとの關係を説明すること)(4)道路上に於ける建設費の概算表(總額及用地、橋梁、溝渠、伏樋、隧道、軌道、土工、雜費其他各種の項目に區別し金額を記載すること)、を添附するの外運轉信號に關する方法を記載することを要する(同第二條)。

地方長官其の許可を爲さむとするには、軌道の敷設に關し關係道路管理者の意見を徵することを要し(同第三條)、許可には工事の着手及竣功期限を附し、經營者は此の期限内に工事に着手し竣功せしむることを要する。

天災事變其他已むことを得ざる事由ある場合に於ては、期間の伸長を申請することが出来る。工事に着手したとき又は運輸を開始したときは届出づることを要し、許可を受けた者は當然に道路の占用權を有するのではなく、更に占用に付道路管理者の許可を受くることを要する。許可を受けたときは軌道間の全部及其の左右各二尺を限り道路の維持及修繕を爲す義務を有し、又監督官廳の認可を受くるに非ざれば使用の目的を變更し又は専用軌道を讓渡することが出来ない。

地方長官は公益上必要ありと認めるときは、工事方法書、運轉信號又は列車保安方法の變更を命ずることが出来る(同第四條)。又専用軌道を國又は公共團體が公益上の必要によつて買収する場合に於ては之に應ずるの義務を負ふ。此の場合に於ける補償價額の算定に付ては軌道の買収と同一の方法に依るのである。

第四章 河 川

第一節 總 論

第一目 緒 言

水が人類生活の必需品として利用せられ、農業生産の要素とし將た亦交通機關の利用物として經濟上重要な地位を占むることは今更言を俟たない。殊に近時電氣事業の用に供せらるゝに至つて、工業經營上亦重要な地位を占むるに至つた。斯の如く人類生活上缺くべからざる水は流動性を有するが故に、一朝豪雨に際會と強大な破壊力を生じ國民經濟上に多大な損害を與へ、時に人の生命を奪ふの慘する害を惹起するのは吾々の屢々體驗する所である。

従つて古來水を治むることは政道の要諦とされ、明主賢相の計畫した治水政策で今も尙其の效績を収めてゐるものが尠くないのであるが、固より封建時代に統一的治水策を望むことが出来ないのは當然である。近代文化生活の爲には以上述べた水の齎す慘害を事前に防止し、水の利のある所を採つて國民生活の資に供することは、國力の増進を圖る所以であつて、治水行政の目的とする所も亦茲にあるのである。

治水行政をして完全ならしむるが爲には水に關する法規を制定して、各人の水に對する權義を明確にし、之に對する國家干涉の範圍を定め、水の自然力を國民生活に利用せしむるのを理想とするのであるが、我國に於ては未だ水法の制定を觀るに至らない。纔に河川法、砂防法及運河法等の規定があるのと、民法が私水に關し規定するだけであつて、治水行政は是等の制定法規と慣習とに依つて行はるゝの外なく、近代生活の要求に伴はないのは遺憾とする所である。

河川法施行以前に於ける河川に關する規定は、藩制時代に於て大小の各藩が定めた規範に従ふの外、舊慣を墨守するだけであつて其の制度は地方毎に區々に岐