

Title	自動車交通事業法の改正に就て
Sub Title	
Author	増井, 幸雄
Publisher	慶應義塾理財学会
Publication year	1940
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.34, No.11 (1940. 11) ,p.2095(1)- 2114(20)
JaLC DOI	10.14991/001.19401101-0001
Abstract	
Notes	
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19401101-0001

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

如何にして学ぶべきか

慶大教授
經濟學博士

加田哲二著

大學卒業後までの學習法を科學的に而も明快に示した嚆矢だと言聲噴々たる書一面、體験を包まず打開けた學的自叙傳だとも見られる著者の一千冊に上る參考文獻の舉示は後進學徒に對する心からの贈物

四六判 三九〇頁
定價 一圓五〇錢
送料 一五錢

東京市芝區三田慶大正門際
慶應出版社

電話三田二七九一番
振替東京一五八一八〇番

著者會推薦

宮下 正美著 ◇四六判三〇〇頁◇ 定價一圓八〇錢 ◇送料一五錢

兒童讀物の選び方 附良書百選

愛兒の教養に關心を持たれる世の御兩親達から心丈夫な案内書として、又、多數初等教育家方から小學校圖書室整備の絶好の指針として好評の著者會推薦書

吉田小五郎著 ◇四六判三三三頁◇ 定價二圓◇送料一五錢

東西ものがたり

史學者としての著者が專攻せる西歐文物流入史話を、初等教育者の立場より少年少女の爲に話し上手に纏めたるもの。平明達意なる文中詩味たゞよふ好讀物

大多 和顯著 ◇四六判三五六頁◇ 定價二圓二〇錢 ◇送料一五錢

新刊 育兒相談 母の讀本

生れてから育兒法を考へたのではもう手遅れだと教育家の立場で書かれた最新の育兒讀本お母様の朝晩十五分間の讀書が人も羨む知性的健康兒に育て上よう

三田學會雜誌

第三十四卷

第十一號

自動車交通事業法の改正に就て

増井 幸雄

本邦に自動車が始めて輸入されたのは明治三十年代の初期であつた。即ち、明治三十三年に始めて電氣自動車が入力され、翌三十四年に始めて蒸氣自動車とガソリン自動車とが輸入された。爾後、自動車の輸入は、急激ではなかつたが、而も著々と増加を來した。特に、最初は多少贅澤品と見られて居たのが、經濟上及び軍事上に於ける實用性が認められるに及んで次第に其の増加の勢が加はつて來た。それにつれて、漸を追つて自動車關係の法規の制定を見るに至つた。即ち、大正七年には軍用自動車補助法が設けられて保護政策の一端が開かれ、大正八年には自動車取締令が制定されて主として自動車の保安の見地からの取締が行はれ、大正九年には道路取締令が發布されて

自動車交通事業法の改正に就て

其の中で主として道路保護並に道路交通保護の見地からの取締が行はれた。而も自動車の性質上、地方的事情に適應せしめる爲に、是等の取締法規は地方廳の取締規則によつて補充されて居たが、其の内容は隣接府縣の間に於てすらも必ずしも統一を保つて居なかつたのであつて、實際上に於ける不便が少くなかつた。加ふるに、是等の兩取締令は要するに保安的規定であつて、營業の取締及び保護の點に於ては缺陷が多かつた、と云ふよりも寧ろ、全然是等の見地からの規定を缺いて居たと云つて差支なかつた。そこで、昭和六年に自動車交通事業法なるものが設けられて、營業としての自動車運送事業並に自動車道事業の取締及び保護が統一的に行はれることになつたのである。併しながら、此の自動車交通事業法なるものは、自動車運送事業に關する限りは、旅客自動車及び貨物自動車の双方を通じて主として定期・定路線運轉の場合を目標として制定されて居たにも拘らず、實際の業界を見れば、旅客運送に在つては定期定・路線運轉が多く行はれて居たけれども、貨物運送に在つては今日と雖も之を行ふ者が數の上からは寧ろ例外的に過ぎない有様であつて、立法が實狀に副はぬ憾があり、之が改正は年來の要望となつて居た所である。茲に於てか、最近の時局の要求に基づく新對策をも織り込んで、第七十五議會に其の改正案が上程され、審議の結果その通過を見るに至つた。以下、その改正の要點を窺つて見よう。

二

今回の改正の主眼の一は、従來自動車による旅客運送事業と同一に取扱はれて居た貨物運送事業をば、前者から切り離して別個に取扱ふことにした點、特に主眼を所謂定期トラックから普通のトラックに移した點に在る。従來

の規定に於ては、貨物自動車と旅客自動車との差別が認められず、單に定期・定路線運轉の事業と不定期・不定路線運轉の事業との差別が認められたに過ぎなかつた。即ち、第一條に於て「一般的交通の用に供する爲め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」を一律に「自動車運送事業」と呼び、其他の事業を第十六條に於て「自動車運送事業以外の自動車に依る運送事業」と呼んで居り、前者に關しては第一章自動車運送事業十五條を以て規定し、後者に關しては別の勅令「自動車運送事業以外ノ自動車ニ依ル運送事業規則」十六條を以て規定して居た。従つて、法文に謂ふ所の自動車運送事業中には、事實上に於ける旅客自動車運送事業即ち通稱バスと、事實上に於ける貨物自動車運送事業即ち通稱定期トラックとが含まれて居り、又、自動車運送事業以外の自動車に依る運送事業中には通稱ハイヤ及びタクシーと單にトラックと呼ばれるものとが含まれて居た譯であるが、舊法に於ては是等の區別は全然黙殺されて居たのである。

然るに改正法に於ては、旅客運送事業と貨物運送事業とを分ち、旅客運送事業に關しては第一章に於て(1)「旅客自動車運送事業」、(2)「旅客自動車運送事業」、(3)右の何れにも非ずして「自動車に依り旅客を運送する事業」の三者を認める。(1)は従來自動車運送事業の名の下に認められ來つた定期・定路線運轉の旅客運送(第一條)即ち所謂バス事業であり、(2)は「旅客自動車運送事業に非ずして一般の需用に應じ自動車を使用して旅客を運送する事業」(第十六條)即ち所謂ハイヤ及びタクシーである。又、貨物運送事業に關しては新設第二章に於て、(1)「貨物自動車運送事業」と(2)「貨物自動車運送事業に非ずして自動車に依り物品を運送する事業」の兩者を認める。前者は「一般の需用

に應じ自動車を使用して物品を運送する事業」(第十六條ノ二)であつて、定期と否とを問はずに公共運送トラック事業を一括したものであり、後者は特定人の爲に行ふトラック事業である。而して以上の五種類の事業の中で最後のものを除いた以外の四種類のものは、第三章以下に於ては自動車運送事業と總稱され、第六章に於ては、舊法に於けると同様に、自動車道事業(「専ら自動車の一般交通の用に供する道路(一般自動車道)を開設し有償又は無償にて之を其の目的に使用する事業」と併せて自動車交通事業と呼ばれて居るのである。

三

所謂バス事業のみに關する規定に改められた新法第一章に於ては、右の關係から當然に必要となつた用語の修正が各條に互つて行はれたことの外に、猶ほ幾多の改正が行はれた。

其の第一は、バス事業者に對して、旅客運送に附隨して物品の運送を行ふことを許したこと(第四條ノ二)である。思ふに、バス事業は都會地に於ては旅客のみを運送するのが通例であるが、田舎の地方に於てはそれが鐵道の代行又は先行機關たる役目を果たして居るものが少くないので、少量の貨物の運送をも併せ行ふ必要がある。然るに、此の點に關しては、従來は自動車運輸事業の名の下に「旅客又は物品を運送することが許されて居て不便は無かつたが、新法では、バス事業は「旅客を運送する事業」と限定されたので、之が爲に不便を生ずることを避ける目的から此の追加的規定が必要となつて來たのである。

第二は、命令の定むる所に依つて、使用する自動車の登録を受くべき義務を規定する舊法第八條が削除されたことである。即ち従來は、「自動車交通事業法第八條ノ規程ニ依ル自動車登録規程」に依れば、自動車運輸事業を營む株式会社に屬する自動車を當該事業の用に供せんとするときは、其の主たる使用地を管轄する地方長官の管掌に係る登録を受けなければならぬことになつて居たが、今回此の根據規定が削除されたのである。併しそれは、登録の義務が免除されたのではなく、單に法文の整理に外ならない。蓋し、此の登録は主として抵當權の目的となす爲に自動車交通事業財團を設定する場合の用意に出でたものに外ならないので、新法では之を自動車交通事業抵當を規定する第三十八條中へ追加するに至つたからである。

第三は、公益上の必要によつてバス事業者に對して命令し得べき事項の範圍が擴大されたことである。舊法に於ては、此の範圍は(1)運賃その他に關する事業計畫又は専用自動車道の工事方法を變更せしめること、(2)路線を延長又は變更せしめること、(3)他の運送事業者と連絡運輸を爲さしめること、(4)全部又は一部路線を共通にする數人の自動車運輸業者ある場合に共同經營を爲さしめること、(5)旅客又は物品の運送に關する損害に付き保險に付せしめること、(6)其他事業の改善を爲さしめること、と定められて居たのであるが、新改正法に於ては前記(3)を擴充して「他の運送事業者と設備の共用、連絡運輸、運賃協定その他運輸に關する協定を爲さしめること」と改められた。舊法制定の當時に在つては、公益上の必要ありと認めるときは連絡運輸を行ふべきことを命じ得る旨の規定を設けたことだけでも劃期的な進歩であると認められて居たのであるが、今や更に一步を進めて、設備の共用のみならず、運賃協定をすらも命じ得ることとしたのは、正に一大躍進であると云はなければならぬとは云へ、而も一方では既

に航路統制法や陸上交通事業統制法などの設けられて居る現在に於ては、特に人を驚かす何物も無いと云はなければなるまい。

第四の點は、バス事業の管理の委託及び受託に關する規定を新設したことである。バス事業者がバス事業の管理の委託及び受託を爲さんとするときは主務大臣の認可を受けなければならぬ、此の管理の受託はバス事業者でなければ之を爲すことを得ない(第十三條ノ二)と定めたと、即ち之である。思ふに、バス事業が免許事業となつて居る以上は、バス事業者としての免許を受けた者は旅客運送上の社會的必要に應ずると云ふ責任を附與され、之を引受けたものに外ならないのであつて、休業又は廢業の如くに此の引受けた責任遂行の中絶を來す行爲は之を許可なくしては爲し得ないことになつて居るのも此の理由に因るのである。今、事業の管理を他人に委託することは、即時に業務の中絶を來さしめることは無いとは云へ、右の責務遂行の態様に影響を來すことなきを保し難い。此の委託には認可を要すと爲したのは此の理由に因るものと考へられる。而して此の委託の引受がバス事業者にのみ許されることと爲したのは右と同一の趣旨から見て當然のことと考へられる。

第五の點は、舊法に於ては別の勅令(自動車運輸事業以外ノ自動車ニ依ル運送事業規則)中で規定されて居たタクシー及びハイヤ事業を新法中で規定するに至つたことである。此の規定は三部分から成つて居る。其の一は、バス事業に關する規定數ヶ條をタクシー及びハイヤ事業に準用して居ることである。免許申請の義務、附隨的な物品運送の許可、事業計畫變更の免許申請の義務、政府の公益命令權(但、前掲第二號、第三號及び第五號を除く)、免許・

許可・認可に附する條件及び其の變更、事業の休止・廢止・讓渡の許可申請義務等に關する規定が即ち之である。其の大部分は從來の勅令で規定されて居た事柄であるが、右の準用規定によつて、從來は届出のみで済んだ休業又は廢業には許可を受けることが必要となり、又政府の公益命令權の範圍が、「全部又は一部の主たる事業區域を共通にする數人の業者ある場合に共同經營を爲さしめること」と云ふ一項だけ追加擴大されることになつたのである。其の二は、主務大臣の取締權能の一部を地方長官(東京府に在つては警視總監)に委譲して居ることである。開業の免許、事業計畫變更の認可、公益命令、休業の許可(之は從來は届出で済んで居た)、事業讓渡の許可、事業の繼承及び解散決議の許可(從來は届出)の權能が即ち之である。是等の權能は舊法に依る勅令に於て既に地方長官に委せられて居たものであるが、前記の諸條準用の關係から此の規定を必要とするに至つたものであつて、之によつて何等の事實變更は生じて居ないのである。其の三は、本法に規定する以外の事項は之を勅令の規定に讓つてあることである。免許の失効、免許の一部又は全部の取消、事業の全部又は一部の停止、其他此の種事業に關して必要なる事項に就ての規定が之である。思ふに、從來の勅令に於て規定して居た事項中には右の準用によつてカバーされて居ない事項も少くないが、是等は總べて勅令によつて補はれることになつて居るのである。(第十六條)

四

一般の需用に應じ貨物自動車によつて貨物を運送する事業に關しては第二章に於て、新設の第十六條ノ二乃至第十六條ノ九の八ヶ條を以て規定して居るが、之は「貨物自動車運送事業」と題し、定期・定路線運行を條件とせざる

ものである。換言すれば、定期・定路線運行たると否とを問はざるトラック事業全體を一括して規定するものである。併し實質に於ては、舊法が定路線・定期運行のものを主體としたに反し、改正法は逆に不定期・不定路線のものを主體として居る關係から、種々の點で改正が行はれた。

其の改正の一は、免許に關する手續が緩和されたことである。従來は、トラック事業を經營せんとするときは、一定の方法によつて、定期・定路線の場合は主務大臣の免許、不定路線・不定期の場合は地方長官の免許を受けなければならぬことになつて居たが、改正法に於ては、兩者無差別に、命令の定むる所に依り運賃其他に關する事業計畫を定め主務大臣又は地方長官(東京府に在つては警視總監)の免許を受けなければならぬことになつた(第十六條ノ三)。尤も、別に定めらるゝ命令中に於て、同じトラック事業の中でも特定の部類のもの、例へば數府縣に跨がる定路線運行のもの如き場合に於ては主務大臣、他の部類のもの例へば普通の不定路線トラックの如きは地方長官と云ふが如くに、部類を分つて何れに申請すべきやを決することになるかも知れぬが、一應は無差別にトラック事業全體の免許權を地方長官にも及ぼすことになつたのである。又、免許を受けた者は、バス事業に於けると異なつて、運輸開始の認可を申請する必要なく、免許に際して指定された期間内に事業を開始すればそれでよくなつたから、定期トラックに關しては手續が簡略になつた。而も、若し天災その他已むを得ざる事由に因つて指定期間内に事業を開始し難い場合には申請によつて期間を伸長して貰ふことも出来ることになつて居るのである(第十六條ノ四)。猶、定路線とまでは行かなくても、事業區間を定めるトラック事業の爲に専用自動車道を開設せんとするときは工

業方法を定めて主務大臣の認可を受くべきこと、工事方法の變更にも同様に認可を受くべきこと、公益上の必要ありと認めれば主務大臣は其の變更を命じ得ること(第十六條ノ五)を規定したが、之は舊法に於ける第六、第七、第十條の規定の整理に外ならない。

改正の第二の點は、監督官廳の公益命令權の範圍の擴大されたことである。主務大臣又は地方長官が公益上必要ありと認めた場合に貨物自動車運送事業者に對して命じ得る事項は、(1)運賃その他に關する事業計畫を變更せしめること、(2)他の運送事業者と設備の共用、連絡運輸、運賃協定、その他運輸に關する協定を爲さしめること、(3)全部又は一部の事業區間又は主たる事業區域を共通にする數人の貨物自動車運送事業者ある場合に共同經營を爲さしめること、(4)物品の運送に關する損害に付き保險に付せしめること、(5)前各號の外事業の改善を爲さしめることと規定されて居る(第十六條ノ六)。舊法の下で所謂自動車運輸事業、即ち新法に於て「事業區間を定むる自動車運送事業」と呼ばれる所の通稱定期トラック事業の場合に就て見ても、公益命令權の範圍は設備の共用、運賃協定、其他運輸に關する協定、竝に共同經營等の點に於て擴大を見たのであるが、不定路線トラックの場合に就ては、舊法では勅令中に於て僅かに運賃の變更、その他事業の改善を命じ得ると規定されてあつたに過ぎないから、新法によつて新なる制限が一層多く加重されたと云はなければならぬ。

改正の第三は、補助に關する規定が設けられたことである。之は舊法に無かつた全く新規な規定の一である。従來、自動車に對する補助としては、陸軍省から軍用自動車補助法によつて、又商工省から瓦斯發生爐設置獎勵金規

則によつて與へられるものが存在したに過ぎないが、新法では「政府は貨物自動車の整備を圖る爲に必要ありと認むるときは命令の定むる所に依り貨物自動車運送事業者に對し豫算の範圍内に於て補助金を交付することを得」と定め(第十六條ノ七)、補助に對して更に一個の新規な途を開いたのである。思ふに、高率の運賃を認めることによつて自動車の整備を自力で行はしめることも一の方策であるが、利益の處分が自發的に整備の方面へ振り充てられるとは限らないから、自動車の整備を圖ると云ふ目的達成の爲には補助の方が一層確實な方策であると云ふことが出来よう。加之、低物價政策の堅持される現在に於ては此の方法に依る以外には途が無いのである。

猶ほ、「貨物自動車運送事業に非ずして自動車に依り物品を運送する事業」即ち一般の需用に應ぜざるトラック事業に就ては、「自動車に依る物品運送の運送取扱業」又は「運送代辦業」に就てと同様に、別の勅令を以て規定することになつて居る(第十六條ノ九)。

五

今回の改正に於て最も顯著なことは、自動車運送事業の組合及び聯合會に關する規定を新規に設けたのであつて、それは新設せる第三章(第十六條の十乃至第十六條の三十八)の二十一ヶ條を以て規定されて居る。

今その内容を見るに、「旅客自動車運輸事業」(バス事業)、「旅客自動車運送事業」(ハイヤ、タクシー事業)、及び「貨物自動車運送事業」(トラック事業)を「自動車運送事業」と總稱し、是等のものは原則として各種毎に、又特別の事情あるときは二種以上の事業者を以て、其の事業の健全なる發達を圖る爲に法人たる「自動車運送事業組合」

を設立することが出来る(第十六條ノ十)。而して其の目的達成の手段として組合は(1)組合員の事業に必要な物の購入、共同設備の設置、其の他組合員の事業に關する共同施設、(2)運賃、運輸その他組合員の事業に關する統制、(3)組合員の事業に關する指導、研究及び調査、(4)其の他組合の目的達成に必要な事業、(5)組合員に對し其の事業に必要な資金の貸付、組合員の爲にする其の事業上の債務の保證又は組合員の貯金の受入を爲すことが許される(第十六條ノ十一)。即ち、組合は(1)及び(5)によつて産業組合中の購買組合、利用組合、信用組合の性質を帯び、(2)によつて統制商業組合の性質をも帯びて居るのである。而も(1)乃至(4)の施設は、組合員の利用に支障なき場合には組合員に非ざる者をして命令の定むる所に依つて之を利用せしむることが許されて居る(同上)。

自動車運送事業者が任意に自動車運送事業組合を設立せんと欲するときは、豫じめ地區を定め、其の地區内に於ける組合員たるべき資格を有する者の三分の二以上(但し、二種以上の事業者を以て之を設立せんとする場合には各事業毎に組合員たるべき資格を有する者の三分の二以上)の同意を得て創立總會を開かねばならない。併し此の同意が得られぬ場合でも、特別の事由があれば主務大臣の認可を受けて創立總會を開くことが出来る。何れにしても此の創立總會に於て定款その他必要な事項を定め、役員を選任し、主務大臣の認可を申請しなければならぬ(第十六條ノ十二)。此の認可が與へられた時に組合は成立したことになる(第十六條ノ十四)。組合が成立すれば、組合員は原則として出資を行ふ義務がある。即ち、最低は一口と定められ、最高は原則的には五十口と定められて居るが、特別の事由あるときは定款の定むる所に依つて最高をそれ以上に増加することが出来る。唯、組合の事業

として前掲(1)及び(5)に示した産業組合的施設を行はざる組合に在つては、定款の定むる所に依つて組合員に出資を爲さしめざることとする事が許されて居るのみである(第十六條ノ二十)。加ふるに、組合員は定款の定むる所に依つて組合の経費を分擔せしめられ得べく、又、過怠金を課せられ得る(第十六條ノ二十二)。而して出資額と経費分擔額とを以て組合員の責任の限度とするが、組合財産を以て其の債務を完済し難い場合には、定款の定むる所によつて組合全員は其の出資額の外に一定の金額を限度として責任を負擔せしめられ得ることと定められて居るのである。(第十六條ノ二十三)。

右は任意設立の場合であるが、此の外に強制設立の場合が規定されて居る。即ち、主務大臣は自動車運送事業の統制を圖る爲に特に必要ありと認めるときは、命令の定むる所に依つて、地區及び組合員たるべき者の資格を定め、其の地區内に於ける有資格者に對して自動車運送事業組合の設立を命じ得べく、此の命令を受けた者が主務大臣の指定する期限迄に設立の認可を申請しないときは主務大臣は定款の作成その他設立に關して必要なる處分を爲し得る(第十六條ノ十三)。而して設立の認可があるか、又は大臣の手許で定款の作成處分が行はれたときに、組合は成立したことになる(第十六條ノ十四)。それと同時に、組合の地區内に於ける有資格者は總べて當然に其の組合の組合員となることになつて居るのである(第十六條ノ十五)。此の組合は(1)産業組合的の施設乃至事業を行ふこと、(2)組合員をして出資を爲さしめること、(3)合併を行ふことの三點を禁ぜられて居る(第十六條ノ二十一)。蓋し、此の強制設立に係る組合は、單に自動車運送事業の統制を圖る爲に必要と認められた場合にのみ設立されるものだから

である。併し組合員に對して、定款の定むる所に依り、経費を分賦し、過怠金を課し得ることは任意設立に係る組合の場合と異なる所はない。

自動車運送事業組合は任意設立に係ると強制設立に係るとの如何に拘らず、政府に於て之を通じて業界の發達の爲め並に統制の爲に多大の力を行行使し得る如くに制規されて居る。即ち、前者の點に關しては、主務大臣は自動車運送事業の經營に關する弊害を豫防し若くは矯正する爲め又は其の健全なる發達を圖る爲に必要ありと認めるときは、自動車運送事業組合に對して必要なる事業を行ふべきことを命ずることが出来る(第十六條ノ二十五)。又、後者の點に關しては、組合は、組合員の統制を行ふ場合には之に關する規程を設けなければならぬことになつて居るが、此の規程は主務大臣に於て必要ありと認めるときは其の變更を命ずることが出来る(第十六條ノ二十四)。自動車運送事業の經營に關する弊害を豫防し若くは矯正する爲め又は其の健全なる發達を圖る爲に必要ありと認めるときは、自動車運送事業組合の組合員に對し、又は其の組合の組合員に非ずして其の組合の地區内に於て組合員たるべき資格を有する者に對し、其の組合の統制に従ふべきことを命ずることが出来る(第十六條ノ二十六)。加之、主務大臣は、自動車運送事業の統制を圖る爲に必要ありと認めるときは、産業組合的の事業を行はざる任意設立の組合の地區内に於て組合員たるべき資格を有しながら未だ組合員たるに至つて居ない者が有資格者の三分の一以下なる場合には之に對して其の組合に加入すべきことを命じ得べく、此の命令ありたるときは右の有資格者は總べて其の組合の組合員とならしめることも出来ることになつて居るのである(第十六條ノ二十七)。

猶ほ、組合は幾多の點に於て政府の監督の下に置かれて居ると同時に、又補助を與へられ得ることになつて居る。即ち、一方では、主務大臣は、必要ありと認むるときは組合に對して定款、收支豫算又は經費の分賦收入方法の變更を命ずるとか、其他監督上必要なる命令又は處分を爲すことを得べく、更に組合の事業の繼續を困難と認むるとき、又は組合の行爲が法令、處分又は定款に反するとき、又はそれが公益を害するか或は害するの虞ありと認むるときは、總會の決議の取消、役員の解任、事業の停止、又は組合の解散を命じ得る(第十六條ノ三十)。又、他方は、事業の健全なる發達を圖る爲に必要ありと認むるときは、命令の定むる所に依つて豫算の範圍内に於て補助金の交付を爲し得るのである(第十六條ノ二十八)。トラック事業の場合に事業者に對して直接に補助の與へられ得ることには就ては前に記した所であるが、今此の組合に對する補助規定によつて、トラック事業にも、バス、タクシー、ハイヤ事業等にも、一樣に間接の援助が與へられることになつたのである。

既に組合を認めた以上は、組合の組合たる聯合會をも認めるのは當然のことである。即ち、組合は他の組合と共に共同の目的を達成する爲に法人たる自動車運送事業組合聯合會を組織することが出来る。又、組合と聯合會とが合して、或は聯合會と聯合會とが合しても、同様に聯合會を組織することが出来る(第十六條ノ三十二)。此の聯合會にも右の如き任意設立の外に強制設立の場合あることは組合に於けると同様であるが、兩者何れの場合にも命令の定むる所に依り所屬の各組合及び聯合會に於て選任したる創立委員を以て創立委員會を開き、定款その他必要なる事項を定め、役員を選任し、主務大臣の認可を受けなければならない(第十六條ノ三十三)。組合に關する前記の

諸規定は概ね聯合會にも準用されるが、補助に關する部分だけは準用されない(第十六條ノ三十四)。

以上の如くにして出來た組合及び聯合會は、其の許されたる事業を必ず實行するとは限らない。特に、統制の爲に必要と認められて強制的に設立を命ぜられた組合又は聯合會の場合に於て然りとする。併し斯くの如きは政府の側に於ては默過するを得ない所である。特に後者の部類の組合及び聯合會の場合に於て然りとする。此の故に、組合及び聯合會に對しては、主務大臣に於て自動車運送事業の統制の徹底を期する爲に特に必要ありと認めるときは、他の組合又は聯合會との間に運賃の統制その他事業の實施に關して協定を爲すべきことを命じ得ることに定められて居る。而して此の場合に運賃、事業の實施方法、その他必要なる事項に就て當事者の間に協議が調はないときは、申請によつて主務大臣に於て之を裁定することになつて居るのである(第十六條ノ三十五)。

猶ほ、組合及び聯合會は所得税、法人税及び營業税を免除される(第十六條ノ三十八)。

以上所述の事項の事項の外に、定款に記載すべき事項(第十六條ノ十六)、役員(第十六條ノ十七)、總會に附議すべき事項(第十六條ノ十八)、組合の總會に代るべき總代會(第十六條ノ三十一)、登記の義務(第十六條ノ三十六)に關する規定があるが、之に就ては説明を省略する。而して新法に規定するものの外に組合及び聯合會の管理、合併、解散、清算その他に關して必要な事項は勅令を以て定めることになつて居る(第十六條ノ三十七)ことを附言して置く。

六

自動車道及び自動車道事業に關する第四章の規定は舊法第二章に規定する所と殆んど同様であつて、僅かに必要なる辭句の修正又は當然の改正を加へた程度に過ぎない。例へば第十七條、第二十二條、第三十一條の如きに於ては、舊法に「自動車運輸事業者」とあつたものが、「旅客自動車運輸事業者又は貨物自動車運輸事業者(但し事業區間を定むる貨物自動車運送事業の事業者に限る)」と改められて居るが、之は改正法第一章以下に於ける用語の變更から來た當然の修正に外ならない。又、第二十七條に於て、舊法で「其の事業に屬する一般自動車道の全部又は一部の供用を休止」云々とあつたのを、「其の事業の全部又は一部を休止」云々と改めた如きは、單に字句を簡潔にしたものに外ならない。第三十條の四號で「一般自動車道の供用」を「事業」と改めた如きも同様である。而して同條第五號を以て、自動車道事業經營の免許が其の効力を失ふ場合の一として「事業を營む會社解散したるとき」を追加したのは、之は當然の事柄に過ぎない。要するに新法第四章は舊法第二章に比較して實質的には何等の變更が無かつたと云つて差支ない。

七

新法第五章共通規定は舊法第三章を引き直したものに外ならないが、當然の修訂の外に幾分か改正された點がある。

其の一は、監督者と被監督者とを、双方ともに増加したことである。必要ありと認むるとき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状況を監査せしめ得る者が、舊法では主務大臣又は地方長官とあつたものが、新法では之に鐵道局長が加へられ、被監督者としては「自動車運輸事業者又は自動車道事業者」と改められたこと、即ち之である(第三十四條)。猶、監査員が其の職務を執行する場合には其の身分を示す證票を携帯すべき旨の新規定(同條第三項)は微細なる追加に過ぎない。

其の二は、主務大臣の職權の一部を委任せられ得る者の範圍が擴大されたことである。命令の定むる所に依つて此の委任を受け得る者は、舊法では地方長官のみに限られて居たが、新法では之に鐵道局長が追加されたこと、即ち之である(第三十五條)。

其の三は、國に於て經營する自動車交通事業の種類が、舊法では「自動車運輸事業及自動車道事業」とあつたのを、新法では「旅客自動車運輸事業、事業區間を定むる貨物自動車運送事業及自動車道事業」と改められたことである(第三十七條第一項及第二項)。之は、貨物自動車に依る運送業には、定期・定路線運行と迄は行かないが而も事業區間を定めて運行して居るもの存在することを認めたものに外ならない。其の結果として當然に、國營の自動車運送事業によつて打撃を受けた事業者に對する損失補償を規定する部分に於て、舊法で「國に於て自動車運輸事業を經營したる爲め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き」云々とあつたのが、「國に於て旅客自動車運輸事業又は事業區間を定むる貨物自動車運送事業を經營したる爲め之と路線又は事業區間を共通にする旅客自動車運輸事業者又は貨物自動車運送事業者が其の部分に付き」云々と改められ、「殘存路線」とあつたのが「殘存路

線又は残存事業區間」と改められた(第三十七條第二項)。又、自動車交通事業抵當に關する諸條に於て、舊法で自動車運輸事業とあつたものを旅客自動車運輸事業、事業區間を定むる貨物自動車運送事業、事業區間を定めざる貨物自動車運送事業などと分説し(例へば第三十八條)、更に財團登記に關する第四十七條の規定中に於て、舊法で「路線の表示」とありしものが、新法では「路線の表示」、「事業區間の表示」、「主たる事業區域の表示」等に分説されて居るのである。

其の四は、國營の自動車交通事業に本法の規定を適用する範圍が擴大されたことである。今回新規に此の點に於て追加されたのは、旅客自動車運輸事業者に對し旅客に附隨して物品の運送を許す第四條ノ二と、貨物自動車運送事業を定義する第十六ノ二とであり、此の外に、旅客自動車運輸事業の運輸及び設備に關する規定は命令を以て定むと規定する第九條はそれが貨物自動車運送事業に準用された場合を含むものと爲されたのである(第三十七條一項)。

八

自動車交通事業抵當に關する第六章は舊法第四章を引直したものであるが、内容に於て幾分か修正された所がある。

其の第一は、抵當權の目的とする爲に財團の設定を爲し得る者の範圍が擴大されたことである。舊法では、それは「自動車運輸事業又は自動車道事業を營む株式会社」に限られて居たが、新法では「旅客自動車運輸事業、旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業又は自動車道事業を營む株式会社」と改められた。其の結果として、タクシー、ハイヤ、又は不定路線トラック等の事業を營む株式会社も財團を設定し得ることとなつたのである(第三十八條第一項)。但し、其の範圍は、バスの場合と、事業區間を定めるトラックの場合と、自動車道事業の場合とに於ては其の事業の全部又は一部に付て設立し得るに反し、タクシー、ハイヤ、又は事業區間を定めざるトラックの場合に於ては事業の全部に付てのみ之を設定することを許されて居るのである(第三十八條第二項)。而して事業の一部に付て設定する場合には、バス事業に在つては獨立の路線に就き、又事業區間を定むるトラック事業に在つては獨立の事業區間に付き、又自動車道事業に在つては獨立の一般自動車道に付て、之を爲すを要するのである(第四十一條)。

第二は、財團設定の爲には、事業に關する自己の自動車の登録を受くべきことを命ずる規定を挿入したことである。即ち、財團の設定を爲さんとするときは、當該株式会社はそれに屬し且つ其の事業に關する自動車に付て命令の定むる所に依つて登録を受けなければならない。設定後に斯かる關係に入つた自動車に付ても同様であると定められたのである(第三十八條)。併し、此の規定は新設ではなく、單なる法文の整理に外ならぬことは既に第二節に於て述べた如くである。

九

要するに、今回の改正に於ては、舊法に存した部分に就ては、定路線・定期運行と不定路線・不定期運行との區別から出發した從來の取扱が、旅客運送と貨物運送との區別から出發するものに改められ、貨物運送に關しては定

期・定路線運行のもの不定期・不定路線運行のものとの地位が主客顛倒して一般のトラック事業の改善に便益が與へられたこと、竝に、業者に對する公益命令權の範圍が擴大されたことが主要なる改正點であり、新規なものとしては、補助政策が主務大臣の手で行はれるに至つたこと、竝に、業界の發達改善と統制とを行ふ爲に組合が利用されるに至つたこと、従つて助長政策と統制政策とが主務大臣の手に集中統一されるに至つたことを主たる改正點とする。之を一言にして云へば、從來の法制が業界の實狀に副はなかつた點が改められ、強權及び組合自治による統制が強化され、而も直接間接の保護助長施設が行はれることになつたのであつて、業界の發達向上を來さしめる爲の制度としては一段の擴充進展を見たこと云ふことが出来る。併し之から生ずる實際上の效果如何に至つては、一に官民双方の側に於ける運用の如何に繋るものと云はなければならぬ。

國防經濟欲求の調達

— 國防經濟の再生産過程 —

武村 忠雄

一 經濟組織の構造變化と國防經濟欲求の調達法變化

前號に於て吾々は國防經濟力と國防經濟欲求とに就いて論じた。(註)次に吾々は如何にしてこの國防經濟力により國防經濟欲求を満す爲の手段が調達されるかを研究しよう。

(註) 拙稿「國防經濟欲求」本誌三四卷十號

貨幣經濟を前提する限り、軍需、民需、投資等の國防經濟欲求を満す爲の手段としては、單に財貨そのものだけでなく、更にそれを購買し得る貨幣が必要である。即ち財貨と貨幣とは國防經濟欲求を満す爲の手段として、盾の兩面をなすのであり、共に必要なものである。然し乍ら過去に於ては貨幣手段の調達法に重點が置かれ、今日に於ては逆に財貨手段の調達法に重點が移されて來た。然らば何故貨幣手段から財貨手段の調達に重點が移されて來たのか。

その理由としてイエヒトは次の二つを擧げてゐる。即ち彼は戰時に於ける國防經濟欲求を満す爲の手段の調達法