

わが国の公益企業の範囲 (4)

—各種法規に散在しているものを整理して—

藤 田 正 一

目 次

- 〔1〕 はじめに
- 〔2〕 公共の利益という目的のために私権を規制している法律
 - (1) 土地収用法
 - (2) 独占禁止法
- 〔3〕 一般公衆の需要に供するという目的を明示している法律
 - (1) 労働関係調整法（以上，第21巻第2号）
 - (2) 個別事業法（以下，第22巻第2号）
 - ① 公衆通信事業系統
 - 1. 郵便法
 - 2. 電気通信事業法
 - 3. 日本電信電話株式会社法
 - 4. 国際電信電話株式会社法
 - 5. 電波法
 - 6. 放送法
 - 7. 有線テレビジョン放送法
 - ② 市民生活必需用役(財)供給事業系統（以下，第23巻第2号）
 - 1. 電気事業法
 - 2. 電気事業争議行為規制法
 - 3. ガス事業法
 - 4. 熱供給事業法
 - 5. 水道法
 - 6. 下水道法
 - ③ 公衆運輸事業系統（以下，本号）
 - 1. 鉄道事業法
 - 2. 日本国有鉄道改革法

3. 旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律
4. 新幹線鉄道保有機構法
5. 日本国有鉄道清算事業団法
6. 帝都高速度交通営団法
7. 軌道法
8. 道路運送法
9. 通運事業法
10. 海上運送法
11. 内航海運業法
12. 港湾運送事業法
13. 航空法

〔4〕 公営を基盤としながら公共の福祉の目的を明示している法律（以下、次号）

- (1) 公共企業体等労働関係法
- (2) 地方公営企業法
- (3) 地方公営企業労働関係法

〔5〕 むすびにかえて

③ 公衆運輸事業系統

1. 鉄道事業法（昭和61年12月4日公布，法律第92号，昭和62年4月1日施行）

この法律は、日本国有鉄道の経営形態の抜本的な改革に基づいて廃止を余儀なくされた日本国有鉄道法や地方鉄道法等の鉄道事業等に関する法律に代替するものとして、制定された法律である。すなわち、同法の目的は、同法第1条に明示されているように、「鉄道事業等の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、鉄道等の利用者の利益を保護するとともに、鉄道事業等の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること」を目的としている。

しかるに、同法第1条は鉄道事業等の用役を公衆の用に供することによって、公衆の利益を保護し、公共の福祉を増進させることを明示している法律であり、公益事業法の意味を十分に有している。また、同法第1条を考察する限りにおいて、同事業は公益事業としての意味を十分に有している。

同法第2条第1項では、鉄道事業として、第1種鉄道事業、第2種鉄道事業、第3種鉄道事業を明示し、同条第2項以下では、鉄道事業の業務内容を区分している。

第1種鉄道事業とは、他人の需要に応じ、鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業であって、第2種鉄道事業以外のものをいう。（同条第2項）

第2種鉄道事業とは、他人の需要に応じ、自らが敷設する鉄道線路以外の鉄道線路を使用して鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業をいう。（同条第3項）

第3種鉄道事業とは、鉄道線路を第1種鉄道事業を経営する者に譲渡する目的をもって敷設する事業及び鉄道線路を敷設して当該鉄道線路を第2種鉄道事業を経営する者に専ら使用させる事業をいう。（同条第4項）

ここで、上記に示された鉄道事業としてのそれぞれの事業内容の全てに公益事業としての地位を与えることが可能か否かを考察する。また、上記の第2条の各項が公益事業法としての意味を有するか否かも併せて考察する。

周知のように、公益事業のサービス供給の本質は、「公衆の用に供すること」と「公共の利益に資すること」である。しかるに、前述した同法第1条に、鉄道事業は「利用者の利益を保護すること」と「公共の福祉の増進」を目的とする事業であると明示されていることから、同事業は公益事業の本質の一つである公共の利益に資することに合一する。それゆえ、もう一つの本質である公衆の用に供するという旨のことが、同法第2条の各項に明示されているか否かによって、それぞれの事業内容が公益事業に合一するものであるか否かということになる。

第2条第1項は、鉄道事業の構成を明らかにしたものであり、鉄道事業の在り方や内容を示しているものでないので、公益事業法としての意味を有していない。

同条第2項・第3項は、他人の需要に応じて旅客や貨物の運送を行うことを

明示していることから、第1種鉄道事業も第2種鉄道事業も公衆の用に供する事業であることに合一している。それゆえ、第1種・第2種鉄道事業とも公益事業の意味を十分に有するし、同条第2項・第3項は、公益事業法としての意味を十分に有している。しかるに、経済性を指導原理として、合理的、継続的、統一的、計画的に旅客や貨物の運送を行う第1種鉄道事業や第2種鉄道事業の個別生産経済体は、公益企業である。

同条第4項に明示されている第3種鉄道事業は、第1種鉄道事業や第2種鉄道事業のハード部門（設備装置）を取り扱う事業であるが、直接に他人の需要に応じて旅客や貨物を運送するというソフト部門（サービス供給活動）を取り扱っていない事業である。それゆえ、第3種鉄道事業は公益事業とはいえないし、同事業の個別生産経済体は、公益企業のカテゴリーではない。また、当然のことながら、同条第4項は公益事業法としての意味を有していない。

同法の中には、上記の第1条、第2条第2項・第3項の他に、下記のような条項も公益事業法として指摘される。

⑦ 鉄道事業法第5条（鉄道事業の免許基準）

第5条第1項は、鉄道事業開業申請者に対する免許基準を明示している法律である。この基準は、以下のような内容である。

- i) その事業の開始が輸送需要に対し適切なものであること。
 - ii) その事業の供給輸送力が輸送需要量に対し不均衡とならないものであること。
 - iii) その事業の基本計画が経営上及び輸送の安全上、適切なものであること。
 - iv) その事業を適切に遂行するに足る能力を有するものであること。
 - v) その他その事業の開始が公益上必要であり、かつ適切なものであること。
- また、同条第2項は、運輸大臣が第3種鉄道事業を免許する時は、第3種鉄道事業に係る第1種鉄道事業又は第2種鉄道事業と同時に免許しなければならないことを、免許基準の内容として明示している。

そこで、上記の基準内容の意味と公益事業法的な意味との関連性について考察するならば、次のようなことが指摘されるであろう。同条第1項のi)の基準は、公衆の用に供することを意味している。

ii)の基準は、同一地域内の無競争によって、破滅的競争が回避されて需要者の利益が保護されることを意味している。

iii)とiv)の基準は、安定した計画の下における継続的サービス供給が需要者の利益保護に合一することになることを意味している。

v)の基準は、鉄道事業のサービス供給が公共の利益に合一することを意味している。

しかるに、上記のような関連性から指摘されるように、同条第1項の各基準は、公益事業法としての意味を十分に有している法律であるといえよう。

一方、同条第2項は、第3種鉄道事業の免許取得時に関する内容であり、公益事業法としての意味を有していない法律である。

④ 鉄道事業法第16条（運賃・料金の認可制と基準）

同法第16条は、鉄道運送事業者（第1種・第2種鉄道事業者）の旅客又は貨物の運賃及び料金についての認可制と認可基準を明示している法律である。

同条第1項は、旅客又は貨物の運賃及び料金について主務大臣による認可制を定めている法律である。しかるに、この認可制からは、鉄道運送事業者が法外な運賃や料金の負担を一般需要者に科すことなく一般需要者の利益が遵守されるように、行政当局にチェック機能を与えているということが理解される。

同条第2項は、前項の認可基準を下記のように明示している。

- i) 能率的な経営の下における適正な原価を償い、かつ、適正な利潤を含むものであること。
- ii) 特定の旅客又は荷主に対して不当な差別的取扱いをするものでないこと。
- iii) 旅客又は貨物の運賃及び料金を負担する能力にかんがみ、旅客又は荷主が当該事業を利用することを困難にするおそれがないものであること。

iv) 他の鉄道運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること。

i) は、需要者の利益が保護されるように、鉄道運送料金上、原価主義が採用されなければならないことを明示している。

ii) は、一般の需要者が公平にサービス供給されることを保障し、一般需要者の利益が保護されるべきであるという内容である。

iii) は、需要者に法外な運賃や料金が科せられないように、需要者の利益が保護されることを明示している内容である。

iv) は、同一地域内での破滅的競争が回避されて、一般公衆の用に供すること、需要者の利益が保護されることを意味している。

同条第3項は、鉄道運送事業者が運輸省令で定める料金を定める場合、その旨を主務大臣へ届け出なければならないことを明示している法律である。しかるに、同項は、需要者に法外な運賃や料金が科せられないように、需要者の利益が保護されることを明示している法律である。

同条第4項は、鉄道運送事業者が、健全経営とゴーイング・コンサーンの可能な範囲内で、一定の条件を定めて、運賃や料金の割引をすることが可能であるという法律である。しかるに、同項には、一般公衆の用に供することの意味が包含されている。

かくして、第16条の第1項から第4項まで考察した限りにおいて、同条には、「一般需要者の利益保護」と「一般公衆の用に供すること」の2つが遵守されていることが明示されている。それゆえ、同条は、公益事業法の意味を十分に有する法律であるといえる。

㊦ 鉄道事業法第28条（事業の休廃止）

この法律は、鉄道事業の休廃止を当該鉄道事業会社の都合で恣意的に行ってはならないという法律である。それゆえ、この法律は、鉄道事業者は公衆の用に供しなければならないという意味を有しており、恣意的に事業を休廃止して

はならないという法律であり、公益事業法としての意味を十分に有しているといえる。

2. 日本国有鉄道改革法（昭和61年12月4日公布，施行，法律第87号）

この法律は、経営破綻した日本国有鉄道を抜本的に改革するための基本的方針と、日本国有鉄道の事業等の引継ぎ等に関することを明示している法律である。しかるに、同法は個別事業法でなく、改革法であるので、公益事業法の意味を有していない法律である。

しかしながら、同法は、昭和62年3月末日まで我が国の基幹的輸送機関として重責を果たしてきた日本国有鉄道の経営を抜本的に改革するための基本法であり、国民生活や国民経済に与える影響が、極めて大きい法律である。それゆえ、この改革が確実かつ円滑に遂行され、国民生活や国民経済の安定及び向上に資するように、国はもちろんのこと全ての利害関係者は、最大限の努力を尽くさねばならない。

3. 旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律（昭和61年12月4日公布，施行，法律第88号）

この法律は、日本国有鉄道の改革を目的として制定された日本国有鉄道改革法に基づいて廃止を余儀なくされた日本国有鉄道に代替する旅客鉄道株式会社（北海道，東日本，東海，西日本，四国，九州）と日本貨物鉄道株式会社の経営に関することを明示している法律である。しかるに、鉄道事業法のように鉄道事業の性格や高邁な目的を明示している個別事業法と異なり、個別事業法下の個別生産経済体である各旅客鉄道株式会社や日本貨物鉄道株式会社の経営に関する法律であるので、公益事業法としての性格を有していない。

しかしながら、同法に基づいて経営されている各旅客鉄道株式会社や日本貨物鉄道株式会社は、鉄道事業サービスを供給している個別生産経済体であるので、鉄道事業法の管掌下にあり、公益事業としてのステータスを有しており、公益企業のカテゴリーである。

4. 新幹線鉄道保有機構法(昭和61年12月4日公布, 施行, 法律第89号)

この法律は、国鉄改革を目的として制定された日本国有鉄道改革法に基づいて廃止を余儀なくされた日本国有鉄道の新幹線鉄道施設の保有主体（新幹線鉄道保有機構）・保守管理と、新幹線鉄道保有機構から旅客鉄道株式会社への新幹線鉄道施設の貸し付けについて明示している法律である。しかるに、同法は、鉄道事業の性格や高邁な目的を明示している個別事業法とは異なり、個別事業法下の個別生産経済体である新幹線鉄道保有機構の経営に関する法律であるので、公益事業法としての性格を有していない。

また、同機構は鉄道事業法の管掌下にあるが、第3種鉄道事業であり、直接に他人の需要に応じて旅客を運送するというサービスを供給していない個別生産経済体であり、公益事業としてのステータスを有していない。それゆえ、当然のことながら、同機構は公益企業のカテゴリーではない。

5. 日本国有鉄道清算事業団法（昭和61年12月4日公布, 施行, 法律第90号）

この法律は、国鉄改革を目的として制定された日本国有鉄道改革法に基づいて組織された日本国有鉄道清算事業団の役割について明示している法律である。すなわち、同事業団は、国鉄改革の実施に伴い、旅客鉄道株式会社等への日本国有鉄道からの事業等の引継ぎ並びにその権利及び義務の承継等の後において、日本国有鉄道の長期借入金及び鉄道債権に係る債務その他の債務の償還、日本国有鉄道の土地その他の資産の処分等を適切に行い、もって日本国有鉄道改革法に基づく施策の円滑な遂行に資することと、その職員のうち再就職を必要とする者についての再就職の促進を図るための業務を行うことを目的として組織された事業団である。

しかるに、同法は、国鉄を新しい経営形態で再生させるための管財人的役割を果たす事業団の運営規程の意味をもつ法律である。それゆえ、継続性のない移行措置法的性格を有し、公益事業法の意味をもつ法律でない。また、当然のこ

とながら、日本国有鉄道清算事業団は公益事業のステータスを有しておらず、公益企業のカテゴリーではない。

6. 帝都高速度交通営団法（昭和16年3月7日公布，同年5月1日施行，法律第51号）

この法律は、東京を中心とする地域の交通機関の整備拡充のため、地下高速交通事業の営業をなすことを目的として組織された帝都高速度交通営団（営団地下鉄）の経営に関する法律である。しかるに、同法は、個別事業法とは異なり、個別事業法下の個別生産経済体である営団地下鉄の経営に関する法律であるので、公益事業法としての性格を有していない。

しかしながら、同法に基づいて経営されている営団地下鉄は、近年、モーターレーゼーションの進展に伴う都市の路面交通の混雑等の状況から都市公共交通機関として、とくに位置づけられるようになった。さらに、最近では、地方中核都市にまでも営団地下鉄と同様な施設・装置をもつ地下鉄が建設・配車され、公共交通機関として経営されている。それゆえ、営団地下鉄は、公衆の用に供する公共交通機関であり、公益事業としてのステータスを十分に有しており、公益企業として継続的、合理的、計画的、統一的に経営されている。

7. 軌道法（大正10年4月14日公布，大正13年1月1日施行，法律第76号）

同法は、軌道経営者が一般交通の用に供するために、軌道を道路上に敷設して、交通事業をなす場合、適用される法律である。^(注1)

かくして、一般交通の用に供することと、公用地である道路を使用するという意味で、同法第1条（本法の対象）や第2条（道路への敷設）は、公益事業

（注1） 軌道法第1条第1項 本法ハ一般交通ノ用に供スル為敷設スル軌道ニ之ヲ適用ス

軌道法第1条第2項 一般交通ノ用に供セサル軌道ニ関スル規定ハ命令ヲ以テ之ヲ定ム

軌道法第2条 軌道ハ特別ノ事由アル場合ヲ除ク外之ヲ道路ニ敷設スヘシ

法の意味を十分に有している。

それゆえ、一般交通の用に供するということは、公益事業の公衆の用に供することと軌を一にするので、軌道交通事業は公益事業である。しかるに、経済性を指導原理として、同事業を合理的、継続的、計画的、統一的に経営する個別生産経済体は公益企業である。

同法の中には、同法第1条、第2条の外に、下記のような条項も公益事業法として指摘される。

⑦ 軌道法第3条（事業の特許制）と第11条（運賃・料金・運転に関する認可制）

同法第3条の主務大臣が特許を与えるということは、軌道事業は、その性質上、物理的にも経済的にも自由競争の行なわれる余地はなく、一定の地域の中で行政や地域公衆は、独占を容認しなければならないということを意味している。

他方、第3条に照応するように、第11条では、独占の弊害から地域公衆の利益を擁護するため、運賃・料金・運転に関して主務大臣の認可を受けるように、経営者に義務づけている。

それゆえ、第3条と第11条は、それぞれ単独では公益事業法となりえないが、お互に補足しあうことによって公益事業法として容認される。

④ 軌道法第26条（鉄道事業法の準用）^(注2)

軌道法第26条に鉄道事業法の準用が明示されており、その準用の中に事業の休廃止（鉄道事業法第28条第1項）と法人の解散（同29条第1項）がある。これらの法律は、軌道交通事業の休廃止・解散を当該軌道交通事業者の都合で行

（注2） 軌道法第26条 鉄道事業法第20条、第21条、第23条第1項第3号、第5号及第6号並第2項、第26条第4項、第27条第1項、第2項及第4項、第28条第1項、第29条第1項、第54条第1項並第56条第1項の規定ハ軌道ニ之ヲ準用ス但シ此等ノ規定中運輸大臣トアルハ主務大臣トシ運輸省令トアルハ命令トシ鉄道事業法第21条中鉄道抵当法トアルハ明治42年法律第28号トス

ってはないという法律である。それゆえ、軌道法第26条は、軌道交通事業は公衆の用に供しなければならないということを意味しており、公益事業法としての意味を十分に有している。

8. 道路運送法(昭和26年6月1日公布、同年7月1日施行、法律第183号)

同法の第1条に示されているように、同法は、道路運送事業の適正な運営と公正な競争を確保し、道路運送の秩序を確保することによって、道路運送の総合的發展を図り、公共の福祉を増大することを目的とする法律である。しかるに、同法第1条は、運送という用役を公衆の用に供することによって、公共の福祉を増大させることを明示している法律であり、公益事業法の意味を十分に有している法律である。

同法第2条第1項では、道路運送事業として、自動車運送事業、自動車道事業、自動車運送取扱事業、軽車輛等運送事業を明示し、同条第2項以下では、それぞれの事業内容と用語の定義について明示している。

自動車運送事業とは、他人の需要に応じ、自動車を使用して、旅客や貨物を運送する事業をいう。(同条第2項)

自動車道事業とは、一般自動車道をもっぱら自動車の交通の用に供する事業をいう。(同条第3項)

自動車運送取扱事業とは、他人の需要に応じ、有償で、以下の行為を行う事業をいう。

- ① 自己の名をもってする自動車運送事業者による貨物運送の取次又は運送貨物の自動車運送事業者からの受取、
- ② 他人の名をもってする自動車運送事業者への貨物の運送の委託又は運送貨物の自動車運送事業者からの受取、
- ③ 自動車運送事業者の行う運送を利用してする貨物の運送、(同条第4項)

軽車輛等運送事業とは、他人の需要に応じ、有償で、軽車輛を使用して旅

客を運送する事業及び軽車輛又は軽自動車を使用して貨物を運送する事業をいう。（同条第5項）

同条第6項は「自動車」、同条第7項は「道路」、同条第8項は「自動車道」を定義している。

ここで、上記に示された道路運送事業としてのそれぞれの事業内容の全てに公益事業としてのステータスが与えられるか否かを考察する。また、上記の第2条の各項が公益事業法としての意味を有するか否かも併せて考察する。

同法第2条第1項は、道路運送事業の構成を明示したものであり、道路運送事業の在り方や内容を示したものでないので、公益事業法としての意味を有していない。

同条第2項は、他人の需要に応じて、自動車を使用して、旅客や貨物の運送を行うことを自動車運送事業として明示していることから、公衆の用に供することに合一しているので公益事業法としての意味を十分に有している。

しかし、公衆の用に供するという特性を充足しているだけでは、自動車運送事業の全てに公益事業としてのステータスが与えられない。なぜなら、上記の特性の中に、公益事業サービスにおいて供給側が非貯蔵性、非移転性の性質を有し、さらに消費者側の需要において、随時かつ即時に需要が充足されなければならないからである。すなわち、自動車運送事業の場合、路線を定めて、定期的に運行する自動車により、旅客や貨物を運送することによって、公益事業としてのステータスが与えられるのである。それゆえ、自動車運送事業の中で、路線定期バス、路線貨物運送事業に公益事業としてのステータスが与えられる。

同条第3項は、一般自動車道事業に関する法律である。すなわち、一般自動車道事業とは、自動車運送事業者がもつばらその事業用自動車の交通の用に供することを目的として設けられた専用自動車道とは異なる自動車の交通の用に供する一般自動車道を事業としているものである。しかるに、今日のようなモ

ーターリーゼーション進展化の時代において、同事業が自動車の交通の用に供するということは、公衆の用に供することと軌を一にすることになるので、同条第3項は、公益事業法の意味を、漸次、有するようになりつつあるといえる。一般的に、自動車道事業は有償であり、それが私営の場合、観光道路事業である場合が多いし、公営の場合、高速道路事業である場合が多い。かくして、同事業は私営、公営を問わず有償であるが、モーターリーゼーション進展化にともない公衆の利益に供するという色彩が濃くなりつつある。それゆえ、公益事業のステータスが、漸次、自動車道事業にも与えられつつある。

同条第4項は、他人の需要に応じて貨物運送に関するサービス供給をなす自動車運送取扱事業について明示していることから、公衆の用に供することと軌を一にしている法律である。それゆえ、同条第4項も公益事業法としての意味を十分に有している。

しかし、自動車運送取扱事業は、直接、自らが運送というサービスを供給するのではなく、運送というサービスの前後のサービスである取次・委託・受取や、自動車運送事業者の行う運送を利用しての貨物運送を行う事業である。それゆえ、直接、運送というサービスを供給していないことから、他人の需要に応じてサービス供給するということを拡大解釈しても、公衆の用に供することと軌を一にすることにはならず、また、公益事業サービスの特性としての非貯蔵性、即時性という面も充足していないことから、自動車運送取扱事業は公益事業としてのステータスを有しない。したがって、自動車運送事業者がその業務拡大とその業務の円滑化のために、付随業務として自動車運送取扱事業を行っていることが一般的である。

同条第5項は、他人の需要に応じて、有償で軽車輛で旅客を運送したり、軽自動車で貨物を運送する軽車輛等運送事業について明示していることから、公衆の用に供することと軌を一にしている法律である。それゆえ、同条第5項も公益事業法としての意味を十分に有している。

しかしながら、現実として、軽車輛等運送事業の中で、他人の需要に応じ、

軽車輛を使用し、一定路線を旅客運送する事業としては、観光地等で人力車や馬車を使用して有償で運送する事業が存在しているにすぎない。これらの事業は、一応、一定路線を運送しているのであるが、観光客の一部の希望者のみを運送するにすぎず、公衆の用に供する事業であるといえない。それゆえ、これらの事業には公益事業としてのステータスは与えられない。

また、軽車輛等運送事業の中で軽自動車で貨物を運送する事業として、近年、最も成長の著しい宅配便を指摘することができる。この事業（軽自動車貨物運送事業）の業務として、以下の2つの業務が指摘される。

- i) いろいろな個人商店を取次場所として、貨物（小荷物）を収集する収集運送機能をもつ業務。
- ii) 仲継運送機能をもつ路線貨物運送事業者から貨物を受けとり、最終の宛先にその貨物（小荷物）を届けるという分散運送機能をもつ業務。

上記の i) と ii) の内容をもつ軽車輛等運送事業は、路線を運送するという路線貨物運送事業ではない。しかし、一般公衆の小荷物を収集運送したり、分散運送したりする事業であり、さらに、公益事業サービスの特性である非貯蔵性、非移転性、随時性、即時性を十分に充たしており、社会的に公衆の用に供する事業として容認されている。それゆえ、軽車輛等運送事業の軽自動車貨物運送事業は、公益事業としてのステータスを十分に有している。さて、ここで必要条件となるのは、収集・仲継・分散という機能が迅速かつ円滑に構築されていなければならないということである。もし、これらの機能が迅速かつ円滑に機能されていないならば、軽自動車貨物運送事業は、公益事業サービスの特性である随時性、即時性を充たしていることにはならず、公益事業のステータスは与えられない。

かくして、これまで一般的に理解されている公益事業は、地域独占が容認されているということであるが、軽自動車貨物運送事業で特筆される点は、非独占であり、競争場裡におかれているということである。いわゆる、これまでの

公益事業は、公衆の用に供する（必需性）事業であると同時に、設備投資産業としての性格が強いので、同一地域における二重投資は、用役や財の生産コスト高をもたらすので必然的に独占を余儀なくされる地域独占事業であると理解されてきた。しかし、軽自動車貨物運送事業は、設備投資産業ではなく、コストやサービスの質等の面で、競争場裡におかれている事業であると同時に、公衆の用に供し、公共の利益を目的としている事業である。それゆえ、これまで地域自然独占性という属性が具備されていなければならないと理解されていた公益事業ステータスが軽自動車貨物運送事業には該当しなくなってきた。すなわち、このことの意味するところは、軽自動車貨物運送事業のような公益事業の生成を契機に、社会経済環境の変化や技術革新により、必ずしも地域自然独占性を具備していなくとも、公衆の用に供し、かつ公共の利益と軌を一にするならば、公益事業のステータスを有することになるということを意味している。このような意味から、軽自動車貨物運送事業を公益事業として理解することは、これまでの公益事業概念に重大な変化をもたらすこととなる。

同条第6項、7項、8項は、「自動車」「道路」「自動車道」の定義を明示している法律であり、公益事業法の意味を有する法律ではない。

これまで、道路運送法第2条に明示されている諸事業の考察をとおして、われわれは、路線バス事業、路線貨物運送事業、一般自動車道事業、軽自動車貨物運送事業を公益事業として理解してきた。それゆえ、経済性を指導原理として、合理的、継続的、計画的、統一的に経営する上記の事業の個別生産経済体（経営体）は公益企業といえるのである。

同法の中には、同法第1条、第2条第2項、同条第3項、同条第4項、同条第5項の外に、下記のような条項も公益事業法として指摘されるであろう。

⑦ 道路運送法第6条（免許基準）

同法第6条第1項は、一般自動車運送事業開業申請者に対する免許基準を明示している法律であり、その基準内容は下記のように列挙されている。

- i) 当該事業の開始が輸送需要に対し適切なものであること。
- ii) 当該事業の開始によって当該路線又は事業区域に係る供給輸送力が輸送需要量に対し不均衡とならないものであること。
- iii) 当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること。
- iv) 当該事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること。
- v) その他当該事業の開始が公益上必要であり、且つ、適切なものであること。

さて、上記の基準内容の中に公益事業法として適切な意味が包含されているか否かを考察するならば、次のようなことが指摘されるであろう。

i) と ii) からは、「公衆の用に供する」ということが理解される。iii) と iv) からは、「需要者の利益を保護する」ということが理解される。v) からは、「公共の利益を遵守する」ということが理解される。

しかるに、上記のような考察から同法第6条第1項は公益事業法としての意味を十分に有している法律であるといえる。

同条第2項は、運輸大臣が免許申請を審査する場合、第1項の基準を適用するに当っては、形式的、画一的に流れることなく、実情に沿うように努めることを明示している法律である。

それゆえ、同条第2項は免許基準の運用方法を明示している法律であり、公益事業法の意味を有している法律ではない。

④ 道路運送法第49条（自動車道事業免許基準）

同法第49条第1項は、自動車道事業開業申請者に対する免許基準を明示している法律である。その基準内容は、一般自動車運送事業と自動車道事業のサービスが事業の性格上、異なっているので、多少、異なっているが、一般自動車運送事業の免許基準（同法第6条第1項）とほとんど同様である。それゆえ、第49条第1項は、公益事業法としての意味を十分に有している。

同条第2項は、免許申請内容が同条第1項の基準に適合しているならば、運輸大臣は、特別な事情のない限り、自動車道事業の免許をしなければならない

という法律である。それゆえ、免許基準運用内容を明示している第6条第2項とは異なり、第49条第2項は、同条第1項と補完しあいながら、運輸大臣の免許授与について明示しているので、公益事業法的性格を有している法律である。

㊦ 道路運送法第4条（自動車運送事業の免許）と第8条（運賃及び料金の認可）

同法第4条は、供給側に用役の安定供給を保証し、義務づけている。一方、この安定供給義務をチェックするものとして第8条の政府による運賃・料金の認可制が強制されており、公共の利益が擁護されている。しかるに、これらの両法は、それぞれ単独では公益事業法としての意味を有しないが、お互に補足

（注3） 道路運送法第4条第1項 一般自動車運送事業を經營しようとする者は、運輸大臣の免許を受けなければならない。

同条第2項 一般自動車運送事業の免許は、路線又は事業区域及び前条第2項各号に掲げる一般自動車運送事業の種類について行う。

同条第3項 一般自動車運送事業の免許は、運送の需要者、運送する旅客又は貨物その他業務の範囲を限定して行うことができる。

同条第4項 一時的な需要のための一般自動車運送事業の免許は、期限を限定して行うことができる。

（注4） 道路運送法第8条第1項 一般自動車運送事業を經營する者（以下「一般自動車運送事業者」という。）は、旅客又は貨物の運賃その他運輸に関する料金を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

同条第2項 運輸大臣は、前項の認可をしようとするときは、左（この場合、下）記の基準によって、これをしなければならない。

一、能率的な經營の下における適正な原価を償い、且つ、適正な利潤を含むものであること。

二、特定の旅客又は荷主に対し不当な差別的取扱をするものでないこと。

三、旅客又は貨物の運賃及び料金を負担する能力にかんがみ、旅客又は荷主が当該事業を利用することを困難にするおそれがないものであつてこと。

四、他の一般自動車運送事業者との間に不当な競争をひきおこすこととなるおそれがないものであること。

五、運賃及び料金が対距離制による場合であつて、運輸大臣がその算定の基礎となる距離を定めたときは、これによるものであること。

同条第3項 第1項の運賃及び料金は、確定額をもって定められなければならない。但し、一般乗合旅客自動車運送事業及び一般乗用旅客自動車運送事業以外の一般自動車運送事業のうち運輸大臣の指定する種類については、最高額及び最低額をもってこれに代えることができる。

しあって公益事業法としての意味をもつのである。

⑤ 道路運送法第20条（運輸に関する協定）と第21条（私的独占禁止法の適用除外）

同条第20条第1項と第2項を要約した意味は、一般自動車運送事業者が運輸に関する協定をしようとする場合、その協定によって、公衆の利便がもたらされると判断される場合に限り、運輸大臣は、その協定を認可しなければならないということの意味している。

第21条の意味は、上記の協定によってもたらされる正当な行為には独占禁止法が適用されないということの意味している。

しかるに、同法第20条と第21条は、それぞれ単独では公益事業法であるといえないが、お互に補足しあうことによって公共の利益をもたらすようになり、公益事業法としての意味を有するようになる。

⑥ 道路運送法第32条（公衆の利便を阻害する行為の禁止等）

この法律の内容は以下のとおりである。すなわち、一般自動車運送事業者が旅客や荷主や同業者に対して、不当な運送条件や不当な差別的取扱や不当な競争などの公衆の利便を阻害する行為をしたと認められる場合、運輸大臣は、当該行為の停止又は変更を命ずることができるということである。しかし、停止又は変更を命ずる場合、あらかじめ当該事業者に聴聞をしなければならないということである。それゆえ、同条は、一般自動車運送事業者の用役供給によって、一般公衆の利益が損われないように一般自動車運送事業者に規制を課して、公衆を保護している法律である。しかるに、公益事業法の意味を十分に有している。

⑦ 道路運送法第33条第1項（事業改善の命令）

同条項は、一般自動車運送事業者の事業が公共の福祉を阻害する事実があると認められるときは、事業内容の改善を運輸大臣は命ずることができるという法律である。事業内容の改善として、事業計画、運送約款の変更、他の運送事

業者との協定などが示されている。それゆえ、同条項は、同法第1条に一般自動車運送事業の目的は公共の福祉の増大であると明示していることを、さらに具体的に明示したものである。しかるに、公益事業法としての意味を十分に有している法律といえよう。

④ 道路運送法第41条（事業の休止及び廃止）

この法律は、一般自動車運送事業者は恣意的に事業を休止したり、廃止したりしてはならないという法律である。

同事業者には、免許や道路使用权などの特権が付与されており、行政上、競争排除の状態におかれている。しかし、そのような特権を享受できる反面として、公衆の用に供しなければならないという義務を負わされ、サービス継続が課せられているのである。それゆえ、原則として同事業者は、サービスの休廃止を行うことはできない。

しかし、特殊の事業状況の下においては、それらを是認せざるをえない場合も生ずる。例えば、あるバス会社が全系統の経営において赤字を累積しており、かつ、それを回復するための打開策の目処が、まったく立たない状況にあることが認められる場合においては、サービス継続を強要することはできない。そのような場合には、営業の休廃止を認めざるをえない。しかし、あるバス会社の全系統の一部の経営において赤字を累積しており、回復不可能の状態であるとしても、全系統のトータル経営において利益を生じているような場合には、その赤字系統だけの休廃止を行うことは許されない。^(注5)

しかるに、上記のような意味から、同条は公益事業法としての意味を十分に有している法律であるといえよう。

9. 通運事業法（昭和24年12月7日公布、昭和25年2月1日施行、法律第241号）

通運事業法の制定以前の小運送業を規制する法律としての小運送法（昭和12

（注5） 北久一著『公益企業論』 東洋経済新報社、昭和36年、p. 67.

年、法律第45号）は、小運送業のもつ「公共の利益」と「鉄道施設の利用効率の向上」の達成のための規制を目的とすると同時に、小運送業の乱立競争をおさえ、企業合同を促進させるという目的をもつ法律であった。いわゆる、当時の一連の統制経済の一環として、この法律によって、小運送業者は国家統制下に位置づけられるようになったのである。

しかしながら、戦後の独占禁止法、過度経済力集中排除法等の経済民主化政策の施行にともない、小運送業にも営業の自由化の気運が高まり、それまで小運送業において独占的地位を確立していた日本通運株式会社に過度経済力集中排除法が適用されたのである。

上記の排除法の適用を契機として、自由公正な競争によって独占の弊害をなくし、小運送サービスを改善向上させ、小運送力を増強し、又経営の効率化を図ることが必要であるとの考えの下に、小運送業法に代わるものとして通運事業法が制定されるようになったのである。

かくして、このように制定された通運事業法の目的は、同法第1条に示されているように、通運事業の「秩序の確立」と「公正な競争」を通じて、通運事業の健全な発達と鉄道運送効率の向上をはかり、それによって公共の福祉を増進させることを目的とした法律である。^(注6)それゆえ、同法第1条は、公益事業法としての意味を十分に有する法律であるといえる。

同法第2条には、通運事業とは、「他人の需要に応じて、鉄道（軌道を含む）運送を軸とした物品運送の受取、取次、集貨、配達、貨車積込・取卸を行う事業である。」と定義されている。したがって、上記のような事業を他人の需要に応じて経営するということは、同事業の運送という用役が公衆の用に供することと軌を一にすることになるので、通運事業は公益事業としてのステータ

（注6） 通運事業法第1条 「この法律は、通運に関する秩序の確立、通運事業における公正な競争の確保及び通運事業の健全な発達並びに鉄道による物品運送の効率の向上を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする。」

スを十分に有している事業である。それゆえ、経済性を指導原理として同事業を合理的、継続的、計画的、統一的に経営している個別生産経済体は、公益企業としての地位を有している。また、当然のことながら、同法第2条は、公益事業法としての意味を十分に有しているといえよう。

同法の中には、上記の第1条、第2条の外に、公益事業法として指摘される下記のような条項もある。

㊦ 通運事業法第6条（通運事業の免許基準）

同法第6条は、通運事業の免許基準を主として明示している条項である。すなわち、第6条第1項の意味するところは、免許基準内容に関して、

- i) 一般の需要に適合し、
- ii) 公衆の利便を増進させ、
- iii) 事業遂行能力を有し、
- iv) 鉄道による物品運送の効率向上に資する

ということを明示しており、同条第2項では、これらの基準に適合していると運輸大臣が認めたときは、事業開業申請者に通運事業者として免許を与えるということを明示している。

上記のi)とii)の内容は、もちろんのこと、iii)とiv)の内容も公衆の用に供するという意味をもっている。すなわち、iii)の事業遂行能力を有しているということは、継続的にサービス供給をすることによって、公衆の用に供するということであり、公益事業の属性の一つである必需性（サービスの非移転性、サービスの非貯蔵性、需要の即時性、需要の随時性）とも軌を一にする。iv)の鉄道による物品運送の効率向上に資するということは、鉄道運送を軸とした物品運送の受取、集貨、配達、貨車積込・取卸というサービス供給を、可能な限り廉価に、迅速に、安全に、効率よく遂行するということの意味している。それゆえ、このことは、荷主公衆の保護と利便のための事業の公正な運営を意味しており、公衆の用に供することとつながっている。

また、通運事業は地域独占事業でなく、公正な自由競争場裡におかれているということは、すでに同法第1条に明示されている。さらに、通運事業開業申請者は一定の基準を充たしておれば免許されるということを明示している同法第6条第2項からも、通運事業は地域独占事業ではなく、公正な自由競争場裡におかれていることが理解される。それゆえ、一般的に公益事業の属性の一つと容認されている地域独占という属性は、通運事業には該当しないことを第6条2項は示しているのである。すなわち、地域独占、必需性という属性が具備されていなければ、従前は一般的に公益事業としてのステータスが与えられなかったのであったが、通運事業の場合、両方の属性が具備されて経営されなくとも、必需性という一つの属性による経営であっても、荷主公衆の保護と利便性につながると容認されるようになり、公益事業としてのステータスを有するようになったのである。

かくして、上記の意味から、同法第6条は公益事業法としての意味を十分に有している法律であるといえよう。

① 通運事業法第4条（通運事業の免許）と同法第14条（事業の停止及び免許の取消）

同法第4条の通運事業の免許内容は、通運事業の免許申請者（同法第5条）が、免許を受ける上での要件（同法第6条）を充足している場合、運輸大臣から免許を受けなければ、営業できないことを意味している。

同法第14条の通運事業の停止及び免許取消の内容は、同法や同法に基づく命令等に違反した場合や正当な理由がないのに許可や認可を受けた事項を実施しない場合には、同事業の停止や免許取消を命じられることもあるという内容である。

それでは、同法第4条と同法第14条とも公益事業法であると容認されるのは、どのような理由からであるのかを考察する。すなわち、条4条の免許を広義に解釈するならば、第6条ないしは第1条の目的に第4条が合一していないなら、

免許が付与されえないものであるということが解釈される。また、第14条の停止・取消を広義に解釈するならば、同法や同法に基づく命令等に反した——公共の福祉に資することに反したり、公衆の用に供することに反した——場合には、同事業の停止や免許取消となるので、第14条は第4条をチェックすることとなり、一般需要者の利益を保護していると解釈される。

しかるに、両条はそれぞれ単独では公益事業法といえないが、それぞれが実質的に生かされあうことによって、牽制しあうこととなり、需要者の利益の保護に合一するようになる。すなわち、両条は上記のように表裏一体となって協働することにより、公益事業法としての意味を十分に有することとなる。

㊟ 通運事業法第11条（事業の休止及び廃止）

同条は、通運事業の休止及び廃止を当該通運会社の都合で行ってはならないという法律である。なぜなら、通運事業は競争排除の状態におかれていないが、免許・認可の特典が与えられているので、その特典に相対する義務として、荷主公衆の保護と利便性が負わされている。それゆえ、同条は、通運事業は公衆の用に供しなければならないという意味を有しているので、恣意的に事業を休止したり廃止したりしてはならないという法律である。しかるに、同条は公益事業法としての意味を十分に有している法律であるといえよう。

㊠ 通運事業法第20条（運賃及び料金の認可）

通運事業は、地域独占という属性を有していないにもかかわらず、運賃及び料金について主務大臣の認可を必要とする。

上記の意味は、現実的に主務大臣が免許・認可等の行政監督の措置をしているので、完全な意味での自由競争市場による価格決定でないことを意味している。すなわち、地域独占という属性を有することなく、さりとて、完全な意味での自由競争市場によらない同法第20条の運賃及び料金認可制が、通運事業の目的である荷主公衆の保護と利便性に最も一致していると理解されているからである。それゆえ、同法第20条は、公益事業法としての意味を十分に有してい

る法律であるといえる。

かくして、これまでの同法第1条、第2条、第4条、第6条、第11条、第14条、第20条から推察される通運事業は、公益事業の属性の一つである地域独占を有することもなく、主務大臣から免許・認可等の行政監督を受けることから、完全な意味での自由競争を有しない事業である。

さて、一般的に地域独占を有していないということは、公益事業としてのステータスを有していないと理解されている。しかし、地域独占を認められず、かつ、完全な意味での自由競争も認められていない通運事業の場合、免許・認可等の行政監督の措置が、主務大臣によってとられていることによって、地域独占を有していなくとも、通運事業の公共的性格から公益事業としてのステータスが与えられる。なぜなら、一般的な公益事業の地域独占の目的が消費者保護にあると同様に、通運事業の場合の行政監督の措置もまた、荷主公衆の保護と利便性を目的としているからである。

それゆえ、通運事業は公益事業の属性の一つである地域独占を有していないが、公衆の用に供するというを十分に有していることから、公益事業としてのステータスが十分に与えられる事業である。

10. 海上運送法(昭和24年6月1日公布、同年8月25日施行、法律第187号)

同法第1条に示されているように、同法は海上運送の秩序を維持し、海上運送事業の健全な発達を図り、もって公共の福祉の増進を目的とするという法律である。しかるに、同法第1条は、海上運送という用役を供給することによって、公共の福祉を増大させることを明示している法律であり、公益事業法としての意味を十分に有している。それゆえ、海上運送事業は、公共の福祉を増大させる事業であることから、一般的には公益事業としてのステータスを有している事業であるといえよう。

同法第2条第1項では、海上運送事業として、船舶運航事業、船舶貸渡業、

海上運送取扱業、海上仲立業及び海運代理店業を明示し、同条第2項以下では、それぞれの事業内容と用語の定義について明示している。

船舶運航事業とは、海上において船舶により人又は物の運送をする事業で、港湾運送事業以外のものをいい、これは定期航路事業と不定期航路事業とに分けられている。（同条第2項）

定期航路事業は、一定の航路に船舶を就航させ一定の日程表に沿って運送する船舶運航事業で、13人以上の旅客定員を有する船舶により人を定期的に運航する旅客定期航路事業と、貨物を定期的に運航する貨物定期航路事業と、自動車と当該自動車の運転手・その他の乗車人と当該自動車の積載貨物を合わせて運航する自動車航路事業の3つに分けられる。（同条第3項、第4項、第12項、第21条）

旅客定期航路事業は、国内で旅客船によって定期運航をする一般旅客定期航路事業と、国内で特定の者の需要に応じ特定の範囲の人を運送する特定旅客定期航路事業と、本邦の港と本邦以外の地域の港との間又は本邦以外の地域の各港間に航路を定めて行う対外旅客定期航路事業の3つに分けられる。（同条第4項、第5項、第19条の3、第19条の4）

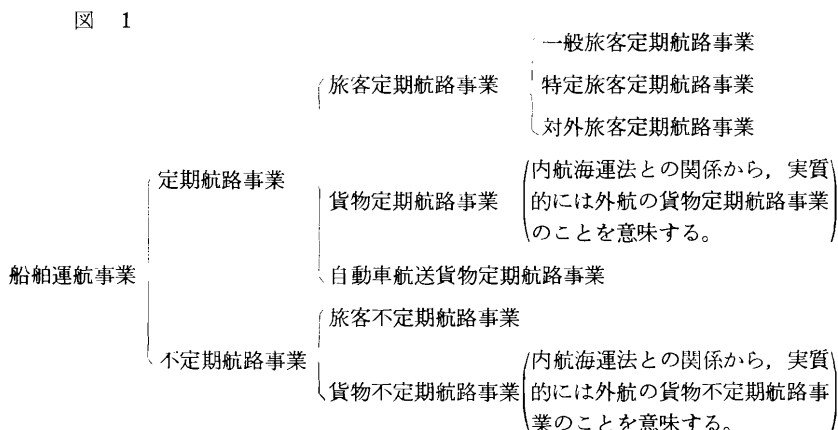
貨物定期航路事業は、内航（国内）と外航（国外）との海上貨物運送に区分される。前者は、小規模企業の濫立による過当競争が恒常的となっており、安定した輸送サービスの提供を確保するため、特に内航海運法（昭和27年、法律第151号）に基づいて実質的に経営されている。内航海運業とは、定期・不定期をとわず、内航で海上貨物運送をする事業をいう。海上運送法上からは、貨物定期航路事業と貨物不定期航路事業に区分されている。したがって、海上運送法内で実質的に貨物定期航路事業に該当するのは、輸出入物資の輸送に従事する外航の貨物定期航路事業である。

同法第2条第12項で、自動車航送とは、「船舶により自動車と当該自動車の運転者その他の乗車人及び当該自動車の積載貨物を合わせて運送すること」と

定義されている。そして、同法第21条第1項では、自動車航送貨物定期航路事業とは、上記の定義を遂行する事業であり、内航を定期運航する事業であると明示している。いわゆる、自動車航送貨物定期航路事業とは、一般的に貨物フェリー事業のことである。貨物フェリー事業が貨物定期航路事業と区分される理由は、貨物フェリーがガソリン等の燃料を搭載する自動車と旅客とを同時に運送するので、貨物フェリー事業には、安全上、特に厳しい規制や監督がなされなければならないからである。

不定期航路事業とは、定期航路事業以外の船舶運航事業であり（同法第2条第6項）、貨物不定期航路事業（同法第20条第1項）と、旅客不定期航路事業（同法第21条第1項）に区分される。前述したように、内航の貨物不定期航路事業は、内航海運法に規制されているので、海上運送法内で実質的に貨物航路事業に該当するのは、輸出入物資の輸送に従事する外航の貨物不定期航路事業である。

以上の論述から、船舶運航事業を整理して示すならば、図1のようになるであろう。



船舶貸渡業とは、船舶の貸渡又は運航の委託をする事業のことをいう。（同法第2条第7項）すなわち、船舶貸渡事業は、旅客船又は貨物船をもっている船主が一定の貸渡料を受け取り、船を貸渡しすることを営業としている事業のことである。この場合、貸渡先については、必ずしも規定されていないが、一般的に船舶運航事業者ないし港湾運送事業者である。

運航委託事業とは、船主が自己の船舶で旅客ないし貨物の運航を他人に委託して、運航事業を遂行している事業である。この場合の他人とは、一般的に船舶運航事業者ないしは港湾運送事業者のことを示している。

海上運送取扱業とは、荷主にかわって自己の名をもって船舶によって物品が運送（物品海上運送）されるように船舶運航事業者（船会社）に取次をすることを営業としている事業のことを意味する。（同法第2条第8項）

海運仲立業とは、主として物品海上運送に関して荷主と船会社との仲介をすることを業務としている事業のことをいう。また、船舶の貸渡や売買に関して仲介したり、運航の委託を媒介とすることも業務としている事業である。（同法第2条第9項）

海運代理店業とは、船舶運航事業者や船舶貸渡業者の取引について代理をする事業のことをいう。（同法第2条第10項）

港湾関係業とは、定期航路事業に直結して行う海上運送取扱業又は定期航路事業のために船舶のけい留施設若しくは荷さばき施設を供給する事業をいい、港湾関係業者とは、港湾関係業を営む者をいう。（同法第2条第11項）

これまでの同法第2条を中心とした考察から指摘されることは、同条第1項は海上運送事業の構成を単に示したものであり、公益事業法としての意味を有していない法律である。

同法第2条第2項以下の各項と第19条の3、第19条の4、第20条第1項、第21条第1項は、海上運送事業を構成している各事業の業務内容を単に明示しているにすぎず、“公衆の用に供すること”や“需要者の利益保護”というよう

な内容を有しておらないことから、同法第2条第1項と同様、公益事業法としての意味を有していない法律である。

ここで、上記に示された海上運送事業のそれぞれの事業内容の全てに、公益事業としてのステータスを与えることが可能か否かを考察する。

周知のように公益事業は、公衆の用に供する事業である。しかるに、公益事業は供給施設が巨大であるが、供給施設に限度があるので、そのサービスの性質から、サービスを貯蔵しておくことは不可能である。また、供給施設の限度から、一定地域しかサービス供給することができず、他の地域に供給不可能であるので、非移転性の性質を有する。

一方、一定地域の需要者としての一般公衆は、生活必需品を需要しているだけに、サービスに対して随時的かつ即時的である。しかるに、“公衆の用に供する事業”としての公益事業とは、そのサービスにおいて、非貯蔵性、非移転性、随時性、即時性という4つの特性を有する事業を意味している。

それゆえ、海上運送事業の中で、上記の意味に耐えうるだけの事業としては、船舶運航事業の定期航路事業の中のいくつかに限定される。なぜなら、船舶運航事業の不定期航路事業は、同法第1条に明示されているように「海上運送の秩序を維持し、海上運送事業の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進する。」という目的を達成するための事業であるが、前述の4つの特性という意味を有する公衆の用に供する事業とはいえないからである。公衆の用に供する事業であるためには、公共の福祉を増進させる事業であることは、当然のこととして、その上、前述したような4つの特性を有する継続事業でなければならない。もちろん、船舶運航事業以外の船舶貸渡業、海上運送取扱業、海運仲立業、海運代理店業、港湾関係業は、船舶運航事業に附随する補助事業であり、同法第1条に適合するが、前述の含蓄のある意味での公衆の用に供する事業ではない。しかるに、海上運送事業の中で、公益事業としての地位を有するのは、船舶運航事業の定期航路事業の中のいくつかに限定される。

さて、定期航路事業の中のどのような事業が、公益事業としての地位を有しているかを考察するならば、次のようなことが指摘される。まず、定期航路事業の各事業が公益事業としてのステータスを真に有するためには、前述の4つの特性を有し、定期的、継続的に事業を遂行し、特定の旅客や貨物を船舶運送の対象とするというのではなく、一般の旅客や貨物をその対象とするということが、重要なことである。

しかるに、上記のような意味から、定期航路事業の中で、公益事業としてのステータスを有する事業としては、一般旅客定期航路事業と対外旅客定期航路事業が該当すると思われる。また、海上運送上、実質的な貨物定期航路事業である外航の貨物定期航路事業も、一般の貨物を船舶で運送することから公益事業のステータスを有している。さらに、4つの島から成る我が国の場合、現在、関門トンネル、青函トンネル、本州四国連絡橋が整備され、鉄道による貨物輸送が、多少、利便性を増してきているとはいえ、モーターリゼーション化にともない、自動車航送貨物定期航路事業は、あらゆる物資を全国隈無く輸送させ、わが国の産業発展に貢献していることから、公益事業のステータスを有する事業である。

同法の中には、上記の第1条の外に、公益事業法として指摘される下記のような条項もある。

⑦ 海上運送法第4条（一般旅客定期航路事業の免許基準）

同法第4条は、一般旅客定期航路事業者に対する免許基準を明示している条項である。その免許基準の内容は以下のように明示されている。

- i) 当該事業の開始によって当該航路に係る全供給輸送力が全輸送需要に対し著しく供給過剰にならないこと。
- ii) 当該事業に使用する船舶、けい留施設その他の輸送施設が当該航路における輸送需要の性質及び当該航路の自然的性質に適応したものであること。
- ii) の ii) 当該事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること。

- iii) 当該事業が利用者の利便に適合する事業計画を有すること。
- iv) 当該事業を営む者の責任の範囲が明確であるような経営形態であること。
- v) 当該事業の経理的基礎が確実性を有すること。
- vi) 当該事業の開始によって船舶交通の安全に支障を生ずるおそれのないものであること。

上記の基準の意味と公益事業法としての意味との関連を考察するならば、次のようなことが指摘されるだろう。

i), iii), iv), v) の基準からは, “需要者の利益を保護する”ということが理解される。それゆえ, これらの基準は, 公益事業法としての意味を有している法律であるといえる。

ii), ii) の ii), vi) の基準は, 公益事業法としての性格を有するというよりも, 当該事業の安全性に関する法律であるといえる。

① 海上運送法第3条（一般旅客定期航路事業の免許）と第15条（事業の休廃止の許可）・第16条（事業の停止及び免許取消）

同法第3条^(注7)は, 供給者側に用役の安定供給を保証し, 義務づけている。そして, この安定供給義務履行をチェックするものとして第15条^(注8)と第16条^(注9)があり,

(注7) 海上運送法第3条第1項 一般旅客定期航路事業を営もうとする者は, 航路ごとに, 運輸大臣の免許を受けなければならない。

同条第2項 前項の免許を受けようとする者は, 省令の定める手続により, 事業計画を記載した申請書を運輸大臣に提出しなければならない。

(注8) 海上運送法第15条第1項 一般旅客定期航路事業者は, その事業を休止し, 又は廃止しようとするときは, 省令の定める手続により, 運輸大臣の許可を受けなければならない。

同条第2項 前項の事業の休止の許可は, 1年をこえる期間についてすることができない。

同条第3項 前項の規定は, 災害による港湾施設の損壊その他やむを得ない事由に基く休止については, 適用しない。

同条第4項 運輸大臣は, 第1項の許可に関する処分をしようとするときは, 運輸審議会にはからなければならない。

(注9) 海上運送法第16条第1項 運輸大臣は, 一般旅客定期航路事業者が左（この場合下）記の各号の一に該当するときは, 当該事業の停止を命じ, 又は免許を取り消すことができる。

一, この法律若しくはこれに基づく処分又は免許, 許可若しくは認可に附

需要者の利益が保護されている。しかるに、第3条、第15条・第16条は、それぞれ単独では公益事業法としての意味を有しないが、第3条と第15条、第3条と第16条というように補足し合うことによって公益事業法としての意味を有するようになる。

11. 内航海運業法（昭和27年5月27日公布，同年7月1日施行，法律第151号）

内航海運事業は，法制上から内航海運法という事業法規によって，その経営が規制されている事業であるが，海上運送事業の一領域であり，したがって原則として海上運送法の適用を受けることになる。すなわち，内航海運事業も海上運送事業と同様に，その目的は，海上運送法第1条に示されているように，「海上運送事業の健全な発達を図り，もって公共の福祉を増進すること」にある。

わが国における内航海運事業の特徴は，わが国が四海面の環境にあることと，内航海運が大量輸送に適していることから，自動車等の輸送機関に比べて輸送距離が長いことである。それゆえ，内航海運事業の輸送トンキロ（輸送トン数に輸送距離を掛けた輸送活動量）は，表1に示されているように，国内輸送機関別シェアで，昭和60年度47%強，昭和61年度45%強を占めている。

もちろん，輸送トンキロの占有率が大きいということは内航海運事業の特徴に由来するところが大きい，それ以上に，わが国の経済成長に伴い増大してきた原材料物資や素材産業からの製品の国内輸送需要に，内航海運事業が低輸送コストで輸送するという役割を担ってきたことに起因する。それゆえ，内航海運は，わが国の産業発展を支えてきた重要な輸送機関である。

ㄨ した条件に違反したとき。

二，船舶安全法又は船舶職員法に違反したとき。

三，正当な理由がないのに許可又は認可を受けた事項を実施しないとき。

四，第5条各号の一に該当することとなったとき。

同条第2項 運輸大臣は，前項の処分をしようとするときは，運輸審議会にはかり，その意見を聞かなければならない。

表1 輸送機関別国内貨物輸送量

輸送 機関	種別 年度	輸送トン数（百万トン）				輸送トンキロ（十億トンキロ）			
		60年度		61年度		60年度		61年度	
		輸送量	%	輸送量	%	トンキロ	%	トンキロ	%
鉄 道		99.30	1.77	89.8	1.63	22.10	5.09	20.57	4.73
国 鉄		68.50	1.22	61.6	1.12	21.60	4.97	20.10	4.62
民 鉄		30.80	0.55	28.2	0.51	0.51	0.03	0.47	0.11
自 動 車		5,048.00	90.14	4,969.1	90.35	205.90	47.41	216.10	49.65
営 業 用		1,891.90	33.78	1,929.5	35.09	137.30	31.61	148.10	34.03
自 家 用		3,156.10	56.36	3,039.6	55.26	68.60	15.80	68.00	15.62
内 航 海 運		452.40	8.08	440.7	8.01	205.80	47.39	198.00	45.50
航 空		0.54	0	0.6	0.01	0.48	0.11	0.55	0.12
総 計		5,600.24	100	5,500.2	100	434.3	100	435.22	100

(注) 運輸白書（昭和62年版）の393ページより作成

かくして、内航海運事業は、石炭、非金属鉱物、砂利、砂、石材等の1次産品、石油、鉄鋼、セメント等の2次産品という基幹産業物資輸送に比重がおかれていたが、近年の産業構造の変化や円高による鉄鋼等の素材産業・輸出産業の不振により、輸送需要の逡減化を余儀なくされている。しかし、まだ、内航海運事業は、表1の輸送トンキロの占有率に示されているように、国内輸送機関の中では大きな役割を担っているし、ましてや海上運送事業の中では、極めて大きな比重を占めているのである。

しかし、内航海運事業を法律的側面から考察するならば、内航海運法の実際の制定契機は、戦後の中小零細内航海運企業の乱立による過当競争や不正または不当な取引行為等が、内航海運業の健全な発達を阻害する傾向にあったので、内航海運事業の健全な発達を図ると同時に内航運送の円滑な運営ができること（同法第1条）を目的として制定されたのである。具体的には、内航海運事業に許可制を導入することによって業界秩序を確立させたり（同法第3条、第4条、第5条、第6条）、適正船舶量の策定や最高限度量の設定等の導入に

よって船舶量を調整したり（同法第2条の2，第2条の3），標準運賃・標準料金および標準賃渡料等の設定によって取引条件を公正にすること（同法第18条，第19条，第20条）を意図として制定されたものである。

かくして，これまでの内航海運事業に関する経済的，法律的考察から，すなわち，現実として，内航海運事業が国内輸送機関の中でそれなりの比重を占めていることや，海上運送法に原則的に規定されていることから，内航海運事業の目的は，海上運送事業の目的と一致しており，一般的に内航海運事業は，公益事業としてのステータスを有していることを，理解することができた。しかし，また，内航海運法制定の実際の契機から，条文の表現上，内航海運法第1条（同法の目的）と海上運送法第1条が一致していないことも理解することができた。

しかるに，上記の2つの理解から，広範な意味で現在の内航海運事業のステータスを考慮する限りにおいて，内航海運法第1条と海上運送法第1条は，実質的な意味内容として軌を一にするものであると思われる。それゆえ，内航海運法第1条は公益事業法としての意味を有している法律であるといえよう。

同法第2条は，内航海運事業に関する用語について次のように定義している。「内航運送」とは，船舶による国内各港間における物品の運送のことである。（第2条第1項）この場合，船舶といっても，はしけは含まれるが，ろかい船，漁船は除外されるというような一定の基準がある。また，外国船を一時的にせよ，国内各港間において使用するときは，内航運送である。さらに，上記の船舶による物品輸送が海上でなく，国内の湖，沼，川である場合でも，内航運送に準ずるものとして，この法律の適用をうける。

同条第2項では，内航海運業として，内航運送業，内航運送取扱業及び内航船舶賃渡業を明示している。

同条第3項では，内航運送業の業務内容として，i）海上運送法に規定されている旅客定期航路事業・自動車航送貨物定期航路事業・旅客不定期航路事業以外の内航運送をする事業や，ii）港湾運送事業法に規定されている港湾運送

事業以外の内航運送をする事業や、iii) 港湾運送法で指定されている港湾以外の港湾における港湾運送事業を明示している。

同条第4項では、内航運送取扱業を、i) 自己の名をもって内航運送の取次をする事業と、ii) 内航運送を引き受け、その運送の全部又は一部を内航運送業を営む者又は他の内航運送取扱業を営む者に下請けさせる事業と、iii) 内航運送を媒介をする事業の3つに区分している。

同条第5項では、内航船舶貸渡業とは、内航運送の用に供する船舶の貸渡をする事業であると明示している。

上記の同法第2条の各項は、用語の定義や内航海運業の構成やその構成の各事業の業務内容を明示しているにすぎず、“公衆の用に供すること”や“公共の利益に資すること”というような内容を有していないことから、公益事業法としての意味を有していない法律である。

さて、これまでの内航海運事業の事業内容の考察から、はたして、上記に明示した事業内容の全てに、公益事業としてのステータスを与ることが可能かを考察する。

いうまでもなく、公益事業は、公衆の用に供する事業である。しかるに、前述の海上運送法のところでも触れたように、公衆の用に供する事業としての公益事業とは、そのサービスにおいて非貯蔵性、非移転性、随時性、即時性という四つの特性を有する事業を意味している。したがって、内航海運事業の中で、上記の意味に耐えうるだけの事業としては、運航スケジュールを定めて一般（不特定多数）の荷主から小口の多数の貨物を集荷混載して運航する定期内航運送業に限られる。

(注10)

しかし、表2に示されるようにドライカーゴの場合、定期内航運送と不定期

(注10) 内航運送で運送される貨物は、ドライカーゴ（乾貨物）とリキットカーゴ（液体貨物）とに分けられ、前者は石炭、非金属鉱山等であり、後者は石油、化学薬品等である。内航運送業における総輸送量の割合は、前者が約6割で、後者が約4割である。

表2 内航運送（ドライカーゴ）の定期船・不定期船別輸送量
（昭和55年度実績 単位：1,000トン）

定 期 船	2900.7（1.01％）
不 定 期 船	28,3939.7（98.99％）
合 計	28,6840.4（100％）

(注) 日本内航海運組合総連合会編、『内航海運—国内海上輸送のガイドブック—』昭和57年7月20日、p283より作成

(注11)
内航運送の輸送量を比較するならば、前者は約1％であり、後者は約99％である。また、リキットカーゴの場合、定期内航運送は現実的に皆無である。し
(注10)
かるに、このような現状から推察する限り、定期内航運送業の国民経済の生産組織や就業人口やG N P等に占める役割や割合は、皆無に等しい。

しかしながら、定期内航運送を利用しなければ日常生活を維持できない人々にとっては、定期内航運送業のサービスは生活に必需なサービスである。すなわち、現実には、定期航路としての東京——伊豆諸島、鹿児島——奄美大島、博多——対島航路などの内航運送業者の就航は、離島の住民が日常生活を安定して暮らすために必要不可欠なサービスである。それゆえ、定期内航運送業は公益事業のステータスを十分に有する事業である。

同法の中には、上記の第1条の外に公益事業法として指摘される下記のような条項もある。

⑦ 内航海運業法第6条（許可の基準）

同法第6条第1項は、内航海運業開業申請者に対しての許可基準を明示している条項である。その許可基準の内容は以下のように明示されている。

- i) 当該事業の開始が一般の需要に適合するものであること。
- ii) 内航運送業にあつては、当該事業の用に供する船舶の船腹量が運輸省で定める船腹量をこえるものであること。

(注11) 不定期内航運送業とは、特定の荷主との運送契約によって、不定期的に運送する事業のことをいう。

iii) 当該事業の遂行上、適切な計画を有するものであること。

iv) 当該事業を適確に遂行するに足る能力を有するものであること。

そこで上記の基準の意味と公益事業法としての意味との関連を考察するならば、次のようなことが指摘されるだろう。

i) と ii) からは、“公衆の用に供する”ということが理解される。iii) と iv) からは、合理的、継続的、計画的、統一的な供給活動を内航海運業者に課することによって、需要者の利益を保護しようとするのが理解される。しかるに、同条第1項は公益事業法としての意味を十分に有している法律である。

同条第2項^(注12)は、運輸省令で定める船種別の般腹量がその最高限度をこえることとなるときは、過当競争や不公正または不当な取引行為が生じがちになるので、運輸大臣は新規の申請者に許可をしてはならないという条項である。すなわち、この条項は、内航海運業者が円滑な経営ができるように、供給者側を保護する性格が強く、需要者側を保護する法律ではない。しかるに同条第2項は公益事業法としての意味を有する法律ではない。

12. 港湾運送事業法（昭和26年5月29日公布、同年6月20日施行、法律第161号）

同法の目的は、同法第1条に明示されているように、港湾運送に関する秩序を確立し、港湾運送事業の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進することにある。しかるに、同法第1条は、海上運送と陸上運送との接続を行う港湾運送という用役を供給することによって、公共の福祉を増大させることを明示している法律であり、公益事業法としての意味を十分に有しているといえよう。

同法第2条第1項は、「港湾運送」の意味を明示している。すなわち、港湾運送とは、港湾において、他人の需要に応じて遂行される船内荷役、はしけ運

(注12) 内航海運業法第6条第2項 運輸大臣は、第2条の3第1項の規定による船腹量の最高限度の定めがある場合において、当該申請に係る第3条第1項の許可をすることによって内航海運業の用に供する船舶の運輸省令で定める船種別の船腹量がその最高限度をこえることとなるときは、その許可をしてはならない。

送、沿岸荷役、いかだ運送行為や、これらの行為を包括し、主宰している一般港湾運送行為やそれらの行為に付随する検数、鑑定、検量行為を明示している。

しかるに、同法第2条第1項の「港湾運送」の定義で、港湾運送の要件として“他人の需要に応じて遂行される行為”ということが包含されていることは、公益事業の“公衆の用に供すること”と軌を一にする。それゆえ、同法第2条第1項も、公益事業法の意味を十分に有している。

同法第3条では、港湾運送事業として、港湾荷役事業（船内・沿岸荷役）、はしけ運送事業、いかだ運送事業及びこれらの事業を包括し、主宰する一般港湾運送事業並びに港湾運送過程にある貨物についての証明、確認等を行う検数事業、鑑定事業、検量事業を明示しているにすぎない。それゆえ、同法第3条は、港湾運送事業の構成を示している法律であり公益事業法の意味を有する法律ではない。

さて、ここで、同法第1条と第3条を連結して一般港湾運送事業について考察してみるならば、同事業は次のように定義されるであろう。すなわち、一般港湾運送事業とは、荷主又は船舶運航事業者の委託を受けて「港湾」において、船積み、陸揚げ、貨物の受渡しを行うとともに、これらの行為の前後にある船内荷役、はしけ運送、沿岸荷役及びいかだ運送をも一貫して遂行する事業である。しかし、上記の行為に付随する検数、鑑定、検数行為は除かれている事業である。しかるに、同事業は単純な作業を請負うというのではなく、複雑な海上運送契約上の受渡しを含んだ港湾運送作業を他人の需要に応じて一貫して行う事業である。

一方、船内荷役事業、はしけ運送、沿岸荷役事業、いかだ運送事業、検数事業、鑑定事業、検量事業は、一般港湾運送事業に付随する各事業独自の単純な業務を請負作業する事業である。それゆえ、これらの事業は、港湾運送作業を他人の需要に応じて一貫して行う事業とは異なる。

しかるに、港湾運送事業として公益事業のカテゴリーに属する事業としては、

一般港湾運送事業に相当する。

同法の中には、上記の第1条、第2条第1項の外に、公益事業法として指摘される下記のような条項もある。

㊦ 港湾運送事業法第6条第1項（免許基準）

同法第6条第1項は、免許基準を示している条項である。その基準内容は以下のとおりである。

- i) 港湾運送供給過剰とならないこと。
- ii) 業種および港湾ごとに運輸省で定める施設及び労働者を有すること。
- iii) 事業遂行上、適切な計画を有すること。
- iv) 当該事業を営む者の責任の範囲が明確であるような経営形態であること。
- v) 当該事業の経理的基礎が確実性を有すること。

上記の基準内容が公益事業法たる所以は、安全性と継続性を重視して、他人の需要に応じてサービス供給を遂行するという意味を有する基準であるからである。

㊧ 港湾運送事業法第4条（免許）と第20条（事業の休・廃止の許可等）

同法第4条の内容は、港湾運送事業を所管する運輸大臣は、同事業開業申請者（第5条第1項の1号）が開業する上での要件（第6条）を充足している場合、その開業を免許するという内容である。

同法第20条の内容は、港湾運送の休廃止を当該港湾運送事業者の都合で恣意的に行うことが不可能であり、運輸大臣の許可を必要とするという内容である。

それでは、第4条と第20条とも公益事業法であると容認されうるのは、どのような理由からであろうかを考察する。すなわち、第4条は、供給者が安定してサービス供給できるように供給者に特典を運輸大臣が付与している法律である。一方、第20条は、需要者の利益が損なわれないように、その特典に対する義務として、運輸大臣は供給者に継続企業の責任を負わせている法律である。

しかるに、両条はそれぞれ単独では公益事業法とはいえないが、それぞれが実質的に生かされることによって牽制しあうこととなり、需要者の利益の保護

に合一するようになる。すなわち、両条は上記のように表裏一体となって協働することによって、公益事業法としての意味を十分に有することとなる。

㊦ 港湾運送事業法第9条（運賃及び料金の認可制）

同法第9条は、港湾運送事業の運賃及び料金の認可に関する法律である。

同条第1項の内容は、港湾運送事業者は、運賃及び料金を定め運輸大臣の認可を受けなければならないということである。

同条第2項は、認可基準について下記の条件を明示している。

- i) 運賃及び料金が、能率的な経営の下で適正な原価を償い、かつ、適正利潤を含むこと。
- ii) 特定の利用者に対して、不当な差別的取扱をしないこと。

周知のように、同事業は、運輸大臣の免許によって開業されるので、地域独占事業でもないが、また、完全な自由競争事業でもない。それゆえ、上記の第9条（運賃及び料金の認可制）は、事業者と利用者の調整を図る意味と、利用者保護という意味から、公益事業法としての意味を十分に有しているといえよう。

㊧ 港湾運送事業法第15条（差別取扱の禁止）

同条は、港湾運送事業者は、特定の利用者に対し貨物の多寡その他の理由により不当な差別的取扱をしてはならないという法律である。

それゆえ、同条は、需要者の利益を保護するという内容を有しており、公益事業法として意味を十分に有している法律であるといえよう。

13. 航空法（昭和27年7月15日公布、施行、法律第231号）

航空運送事業とは、航空法第2条第16項で定義されているように、他人の需要に応じ、航空機を使用して有償で旅客又は貨物を運送する事業をいう。しかるに、同条項は、航空運送というサービスを不特定な需要者に対して不当に差別することなしに供給する事業であるという意味を有していることから、公益事業法としての意味を十分に有している。

航空運送事業には、定期航空運送事業と不定期航空運送事業の２種類がある。前者は、一定の地点と他の地点との間に路線を定めて、一定の日時により航行する航空機により行行航空運送事業である（同法第２条第17項）。後者は、定期航空事業以外の航空運送事業をいう。（同条第18項）

周知のように、公益事業は、公衆の用に供する事業であり、その属性としての必需性（サービスの非貯蔵性、サービスの非移転性、需要の即時性、需要の随時性）を有していなければならない。しかるに、上記の意味から、航空運送事業の中で、公益事業としての地位を有するのは、定期航空運送事業である。それゆえ、公益事業としての地位を有する定期航空運送事業を規定している同法第２条第17項も、公益事業法としての意味を十分に有している。

同法の中で、上記の第２条第16項、第２条第17項の外に、公益事業法として指摘される下記のような条項もある。

⑦ 航空法第101条（免許基準）

同法第 101 条第 1 項は、定期航空運送事業の免許基準を明示している条項である。その基準内容は以下のとおりである。

- i）当該事業の開始が、公衆の利用に適応するものであること。
- ii）当該事業の開始によって、当該路線における航空輸送力が航空輸送需要に
対し、著しく供給過剰にならないこと。
- iii）事業計画が経営上及び航空保安上、適切なものであること。
- iv）申請者が左（この場合下）記に掲げる者に該当するものでないこと。

④ 同法第 4 条第 1 項各号に掲げる者^(注13)

（注13） 航空法第 4 条第 1 項 左（この場合下）記の各号の一に該当する者が所有する航空機は、これを登録することができない。

- 一、日本の国籍を有しない人
- 二、外国又は外国の公共団体若しくはこれに準ずるもの
- 三、外国の法令に基づいて設立された法人その他の団体
- 四、法人であって、前三号に掲げる者がその代表者であるもの、又はこれらの者がその役員の 3 分の 1 以上若しくは議決権の 3 分の 1 以上を占めるもの

- ㊥ 定期航空運送事業，不定期航空運送事業，利用航空運送事業又は航空機使用事業の免許の取消しを受け，その取消しの日から2年を経過しない者
- ㊦ この法律の規定に違反して，禁こ以上の刑に処せられて，その執行を終り，又は執行を受けることがなくなった日から2年を経過しない者
- ㊧ 法人であって，その役員がロ又はハの一に該当するもの

同条第2項は，定期航空運送事業申請の内容が，同条第1項の基準に適合している場合，運輸大臣は免許を与えなければならないということを明示している法律である。

上記の同法第101条を筆者が公益事業法であると容認する所以は，定期航空運送事業が，安全性と継続性が重視されて需要者の利益が保護される事業であると同時に，公衆の用に供する事業であるということを，同条の内容が意味しているからである。

- ① 航空法第100条（定期航空運送事業の免許）と第117条（同事業の休止）
・第119条（同事業の停止及び免許の取消）

同法第100条の内容は，同事業申請者が同事業を経営する上での要件（第101条）を充足している場合，運輸大臣から，その経営の路線ごとに免許を受けなければならないということを明示している法律である。

同法第117条の内容は，定期航空運送の休止を当該事業者の都合で，身勝手に行ってはならず，運輸大臣の許可を必要とするという内容である。

同法第119条の内容は，同法や同法に基づく命令等に違反した場合や，正当な理由がないのに許可や認可を受けた事項を実施しない場合には，同事業の停止や免許取消を命じられることもありうるという内容である。

それでは，第100条，第117条，第119条とも公益事業法であると容認されるのは，どのような理由からであろうかを考察する。すなわち，第100条は，事業者が安定してサービス供給できるように特典（免許）を運輸大臣から受け

ることを明示している法律である。一方、第117条と第119条は、需要者の利益が損われないように、その特典に対する義務を運輸大臣は、事業者に負担させている法律である。

しかるに、第100条、第117条、第119条とも単独では公益事業法であるとはいえないが、第100条と第117条、第100条と第119条というように関連しあうことにより、それぞれが実質的に牽制しあうこととなり、需要者の利益の保護に合一する。すなわち、第100条と第117条、第100条と第119条というように表裏一体となって協働することによって、第100条、第117条、第118条とも公益事業法としての意味を十分に有することとなる。

㊟ 航究法第105条（運賃及び料金の認可）

同法第105条は、定期航空運送事業の運賃及び料金の認可に関する法律である。

同条第1項の内容は、定期航空運送事業者は運賃及び料金を定め、運輸大臣の認可を受けなければならないという法律である。

同条第2項は、運賃及び料金を認可するさいの基準を下記のように定めている。

- i) 能率的な経営の下における当該事業の適正な経費に適正な利潤を含めたものの範囲をこえることとならないこと。
- ii) 当該事業の提供するサービスの性質が考慮されているものであること。
- iii) 特定の旅客又は荷主に対し、不当な差別的取扱いをするものでないこと。
- iv) 旅客又は荷主が当該事業を利用することを著しく困難にするおそれがないものであること。
- v) 他の航空運送業者との間に、不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること。

いうまでもなく、同事業は、運輸大臣の免許によって経営が可能となるので、独占事業でもないが、また、自由競争事業でもない。それゆえ、第105条（運

賃及び料金の認可）は、事業者と利用者の調整が図られるように、かつ利用者の利益が保護されるようにという意味がこめられている法律である。しかるに、同条は、公益事業法としての意味を十分に有している法律である。

㊥ 航空法第110条（運輸に関する協定）と第111条（独占禁止法の適用除外）

同法第110条と第111条を公益事業法であると指適するのは、以下の理由による。

定期航空運送事業者が、他の運送事業者と連絡運輸に関する契約、運輸協定その他の運輸に関する協定をしようとするとき、運輸大臣はその契約や協定が公衆の利便を増進すると認めた場合、その契約や協定を認可しなければならない（第110条）。そして、その時、その契約や協定は公衆の利便・利益と一致するがゆえに、独占禁止法の適用除外となるのである。（第111条）

私が上記の両条を公益事業法であると容認する所以は、両条とも公衆の利便・利益を目的としている法律であると理解しているからである。（未完）