

とができる。運送の行われる場所から陸上、空中、港湾または海上における運送営業、運送の目的物から旅客または物品運送営業、運送の手段から鉄道、軌道、自動車、船舶、航空機またはパイプによる運送営業等、商法は陸上および海上の運送営業につきそれぞれ旅客運送営業と物品運送営業とに区別して規定を設けている（商法第 569・570・590・737・777 条以下）。陸上運送営業は陸上または湖川港湾で行われる運送営業をいい、海上運送営業は海上で船舶によって行われる運送営業をいう。港湾における運送営業は商法上陸上運送営業として取扱われるから、港湾と海上との境界が重要となるが、これについてはすべてに規定がある。すなわち湖川港湾の範囲は平水航路の区域によるべきものとし（商法施行法第 122 条、明治 32 年通信省令第 20 号）、平水航路区域は船舶安全法施行規則第 26 条に具体的に定められている。なお外国の立法例には港湾における運送営業を内水運送営業として、陸上運送営業とは異なった取扱をしているものがある。運送営業の種類として通信運送営業が考えられるが、通信のうち電信、電話は厳密には人または物の運送とはいえないから運送営業とはいえない。郵便物は性質上物品に属するからその運送は物品運送ということが出来るが、郵便の業務は国の独占に属し（郵便法第 2 条）国の行政として行われ、郵便法という行政法規のもとに運営されているので、郵便物の運送は法律上運送営業として取扱うことはできないのである。

3 運送人 商法は陸上運送を営業とする者を運送人（商法第 569 条）、海上運送を営業とする者を船舶所有者（商法第 738 条）という言葉で表現している。海上運送を営業とする者には船舶所有者以外に船舶賃借人（商法第 704 条）も含まれるから、立法論としては運送という点から陸上運送または海上運送の区別を問わず、それを営業とする者を運送人と総称するのが適当である。

運送人または船舶所有者が人または物の運送を引受ける契約を運送契約といい、その契約の相手方となる者は旅客または荷送人である。運送契約は旅客または荷送人による運送の申込を、運送人または船舶所有者が承諾することによって成立し、何らの書類等を必要としない不要式の諾成契約である。乗車券、運送状、貨物引換証、船舶証券等は運送契約の成立には何ら関係のない書類で、運送契約成立後における証拠または権利行使の手段となるにすぎないものである。運送契約は運送という仕事の完成を目的とするものであるから、民法上の請負契約に属するといわれる。運送契約が成立すると運送人または船舶所有者は運送義務を負い、旅客または荷送人はこれに対し運賃等の支払義務を負う。これが運送契約の当事者間に生ずる最も中心的な権利義務関係であり、これに付随して種々な権利義務が法令または運送約款にもとづいて生ずる。

4 法令の適用 運送人または船舶所有者と旅客または荷送人との間の運送に関する権利義務の関係は、一般に当事者の契約によって定まるが、契約で特別に定めをしないかまたはそれが明かでないときは商法の規定が適用される。すなわち陸上運送営業の場合は商法第 3 編第 8 章の規定が、海上運送営業の場合は商法第 5 編第 3 章のいわゆる海商の規定が適用される。陸上運送営業に関する商法の規定は海上運送営業に準用されるものが多い（商法第 766・786 条）。これは運送の場所および手段の点を除いては等しく運送営業である点に差異がないからであり、準用される陸上運送営業の規定は、運送営業に関する総則的規定である。陸上運送営業のうちでも鉄道または軌道によるものについては商法以外に鉄道営業法、鉄道運輸規程および軌

道運輸規程の特別な法令があって、商法に対する特例およびそれぞれの運送に関する特別な事項を定めている。これらの特別法令の規定は鉄道または軌道による運送営業については商法の規定に優先して適用され、商法の規定はこれら特別法令に規定がない場合に補充的に適用されることになる。その他の運送営業についてはこのような単行の特別法令はなく、それぞれの行政取締法のなかに若干の規定が設けられているにすぎない。このように陸上運送営業について特別法令が設けられているのは、その運送方法が複雑多岐にわたり、これに共通する各般の規定を設けることが困難なためである。これに反し海上運送営業では運送手段が船舶に限定される結果、商法に比較的詳細に規定してもさしつかえがないからである。なお鉄道と通し運送をなす船舶による運送営業については、鉄道営業法の若干の規定が商法の規定に優先して適用される（鉄道営業法第 18 条の 2）。航空運送営業については特別な法令がないので、陸上運送営業に関する商法の規定が適用されるが、ほかの運送営業にくらべて種々な特質を有するから、将来はこれに関する特別な法令が制定されることになろう。

運送営業の法律関係は契約自由の原則が適用される私法の領域に属するもので、商法その他の法令は補充的に運送人または船舶所有者と、旅客または荷送人との間に生ずる法律関係を規定している。しかし実際の運送にみられる複雑な法律関係を処理するにはたとえ補充的とはいえ、これらの法令の規定だけでは不十分である。乗車の態様、運送の態様等については規定がなく、法令に規定がある事項についてもその細目については法令の定めがない。したがって当事者において運送契約締結のつどすべての場合を予定し、これに適合する内容の契約を締結しなければならないわけである。しかしこのような方法は運送人にとっても旅客または荷送人にとっても誠に不便で、迅速正確に行われるべき運送がかえって反対の結果を招くことになる。ここにおいて、個々の運送契約において協議し、さらにこれに追加変更する等の煩を避け、運送に伴う複雑な法律関係を統一的にかつ公平迅速に処理する契約制度が必要となる。この必要を満たすのが運送約款制度である。運送約款は運送人が一方的に定める運送条件（国鉄における貨物運送規則の如し）で、運送契約の締結と同時に運送契約の内容となり、法令の規定と相まって複雑な運送営業の法律関係を統一的に処理できる機能を果たすわけである。

5 監督 交通機関は国の動脈といわれるように、交通運輸に従事する運送営業は国民の経済生活と密接な関係をもっているため、国家は運送営業に対しその事業の保護育成、あるいは公共の福祉を増進する等の立場からこれを監督する場合が多い。この監督はいずれも法令にもとづいて行われ、その方法も運送営業の種類に応じ多種多様である。監督法規の主要なものとしては日本国有鉄道法、国有鉄道運賃法、地方鉄道法、軌道法、道路運送法、港湾運送事業法、通運事業法、海上運送法、航空法その他これらの法律にもとづく政令、省令がある。これらの法令は国家が運送事業を取締るために設けたものであるから、これらの法令に違反することがあって運送業者が処罰されることがあっても、運送事業者とその相手方との間の運送契約上の効力を左右するものではない。なお鉄道営業法は一面において監督法規たる性格をもっている。

運送営業の多くは監督法規の定めるところにより免許事業とされているが、港湾運送事業のように登録事業とされているものもある。免許または登録に当たっては一定の基準が法律で定められ、行政機関の自由裁量を認めない場合もある。運送営業の