

これらはそれぞれ経営上および機能上の特質を異にしている。

(2) 運送業に関するわが国の法制上の種別およびその取扱は、おおむね別表のとおりである(◎印を付したものは法制上の用語ではない)。

(3) 運送業を運送距離・単位運送量の大小から、大運送業と小運送業に分つことがある。前者は鉄道業、定期航路事業、航空運送事業等のように国内的・国際的主要地点間の大量運送を行うものであり、後者は通運事業、はしけ運送事業等のように主として大運送業間の連絡またはその両端における集配活動に当り、短区間の少量運送を行うものである。従来小運送を主たる活動分野とした自動車運送事業は、近來大運送にも大いに進出するに至った。大運送と小運送とは相互補助の関係にあるので、両者の均衡が保たれない場合には運送能力が阻害されることとなる。

(4) 運送業の所有形態・経営形態から分類すると私有私営、公有公営、公有私営、私有公営および所有・経営のいずれかについての公私合同など種々の形があり得る。しかし鉄道のように長期巨額の投資と多大の維持改良費を要する運送業においては、所有者と経営者とを異にすることははなはだ不便であるので、公有私営または私有公営のような制度は異例に属する。重要なのは所有形態のいかんよりも経営形態のいかんであるが、運送業の経営形態は鉄道・自動車・船舶・航空機などの運送機関の種類により、また運送業のよって立つ社会経済の背景によって相違する。船舶・自動車などのように、通路が一般の使用のために自由に開放されており、競争が比較的容易であるものは私営が原則とされる。これに対し鉄道のように通路の使用が原則として運搬具の所有者に固定し、通路使用の競争がなく、独占の成立が容易であるものの経営はしばしば国家独占の対象となることがある。また自由主義・資本主義が概して自然的成長をとげた国においては民営方式がとられるのに対し、他国から自由主義・資本主義を輸入し、資本主義経済を急速に育成発展させるため国家的保護助長を必要とする国においては、概して公営とくに国営方式が採用される。国営・民営いずれの側にも利害得失があるが、わが国においては鉄道は国営を原則とし、1地方の交通を目的とする地方鉄道にのみ私営を認めている。また都市交通機関としての路面軌道には私営によるものよりも、地方自治体による公営のものが多い。海上運送業および道路運送業については原則として私営主義を採用している。

3 運送業の特質

(1) 運送業務の即時財的性格 運送業においては運送業務を生産供給するのであるが、運送業務は一般の製造業における製品のようにこれを貯蔵することができない。運送業務の生産される時と消費される時とが同時であり、かつ一般に需要される時と場所において供給がなされなければならない。かかる貯蔵が利かないという即時財の性質の故に、(ア) 運送業務については、農産物のように生産過剰に際しては貯蔵または買上げ、市場払底に際し売放つというような価格調整ができない。(イ) 転売が利かないため、運送需要者は特定の運送業者に依存させられる傾向があり、したがって市場範囲が制限される。(ウ) 供給のその瞬間において需給関係(供給の過剰または過少)が判明するため、はなはだしい投機や思惑(おもわく)の入り込む余地が少なくなり、自然供給者を少数に限定して独占にみちびくことになる。

(2) 輸送の繁忙時と閑散時(ピーク・ロードとオフピークロード) 一般の製造業においては短期需要の繁閑には一応関係なく、一定期間の平均生産量を考慮して一定の生産設備を恒常

的に操業することができるが、運送業においては運送業務の貯蔵がきかないために、このことがきわめて困難である。運送需要には1日のうちにも、1週のうちにも、1年のうちにも、いくばくかの繁忙の頂点(ピーク)があって、運送能力をこの頂点に適應するように整備しなければならない。したがって閑散時には運送能力に不使用部分が生ずることを免れない。この繁忙時と閑散時との差が大なるほど所要資本量は大となり、しかもその投下資本の効率が低くなる。運送業とくに鉄道業の固定資産構成率が比較的大きく、かつ固定資産回転率の低いのは、1つにはかかる運送業務の即時財的性格と繁忙時介入の不可避性にもづくものであり、やがてこれが運送業に独占的性格を与えることとなるのである。

運送業がほかの事業に比較して公共性・独占性・資本集中性・協同性・競争性・統一性などについて問題とされることが多いのは、上記のような機能上・経営上の特質によるものである。

4 運送業の統制

運送業の統制は2つの形に分けられる。その1は国家的統制である。一般に運送業がきわめて大なる公共性を有し、かつ一國資本の少なからぬ部分がこれに投ぜられているため、国家が公共的立場ならびに国民経済の見地からこれを積極的に統制し監督するものであって、強弱の差はあるがすべての運送業に対して監督法規が制定されている。その2は自治的統制であって、運送業者相互の合意にもとづいて行われる。一般に運送業の財産組織は高度化されているためにその費用中固定費の占める割合が大きいが、したがって現有の運送能力を最大限に利用するのが有利であるから、同種または異種の運送業者間において激しい競争が行われやすい。この競争によって双方とも不利に陥ることを防止するために、運送業者間に自発的に統制が行われることになる。海運同盟・運賃共同計算・合併・買取等はその実際上の手段である。いずれにしても自治的統制ないし私的統制は、私的利益の擁護を主たる目的としているのである。——陸上交通事業。運送業。交通事業の統制。

参考文献 佐波宣平著 改版交通概論(昭和23年)。麻生平八郎著 交通および交通政策(昭和29年)。増井幸雄著 交通経済総論(増訂版)(昭和3年)。古谷善亮著 交通論解説(昭和20年)。(向井重輝)

うんそうきょせい 運送強制 運送の申込みに対し運送業者が自由にそれを拒絶し得ないこと、すなわち運送業者が法令上運送契約の締結を強制されることをいう。したがって運送強制なる用語は運送引受義務に通ずる用語である。運送業者は運送を引受けた場合は運送の実行義務すなわち運送品の受取・保管・輸送・引渡等の義務を負うこととなるが、これは運送契約上生ずる義務であって、ここにいう運送強制や運送引受義務ではない。

運送強制は運送事業の独占性および公共性から要請されるものであって、個々の運送の引受をなすかどうかを運送業者の自由に委ねておくことは、運送事業の公共性から妥当をかくきらいがあるので、法令上かかる措置がとられているのである。

鉄道運送の強制については鉄道営業法第6条で、鉄道はつぎの事項を具備した場合においては貨物の運送を拒絶し得ないことを規定し、これを旅客運送にも準用している。

1 荷送人が法令その他鉄道運送に関する規程を遵守するとき。

ここで鉄道運送に関する規程とは、鉄道業者が適法に定めた規程を意味するものであって、荷送人が運送を鉄道に対して強制するには法令はもちろん、鉄道の定める規程類を守らなければ