

運送店である。これが運送取扱人であって、交通機関の発達した今日においては同一貨物の運送について、数人の運送取扱人が関与しているのが通常である。

商法の規定によると運送取扱人とは、自己の名をもって物品運送の取次を業とする者(商法第559条)である。一般に取次とは自己の名前で他人のために取引することであるが、運送取扱人のする取次行為もこれと異なることなく、ただ取引の目的が物品すなわち貨物の運送にかざられている点に特長がある。したがって運送取扱人とは、自己の名前で荷送人のために貨物運送について、運送人と取引することを業とする者であるといえる。自己の名前で荷送人の貨物運送について運送人と取引するとは、運送取扱人自身の名前で荷送人から委託された貨物の運送について、運送人と運送契約を結ぶことである。すなわち荷送人の貨物の運送について、運送取扱人が運送契約の当事者となり、その契約から生ずる権利義務の主体となることである。べつな言葉でいえば、運送契約上の荷送人は運送取扱人であって、運送の取次を委託した荷送人は、運送契約上運送人とは何ら法律上の関係に立たないということである。この点において運送取扱人は、荷送人にかわり荷送人の名前で、運送人と運送契約を結ぶ代理人、または荷送人と運送人の間に運送契約の成立をとりもつ仲立人とはその概念を異にする。荷送人のために取引するとは、運送取扱人の運送人との取引は、すべて委託者である荷送人の経済的負担のもとに行われるということである。運送取扱人は荷送人の貨物を送るために、運送人と運送契約を結ぶのであるから、そこから生ずる損益はすべて荷送人に帰属するわけである。業とすると営業とすることで、運送取扱人が荷送人のために運送人と運送契約を結ぶことの引受を、利益を得る目的で継続反覆して行うことである。この引受は運送取扱人と荷送人との間に運送取扱契約を結ぶことよって行われる。

同一貨物の運送の取次に数人の運送取扱人が関与する場合は、相次運送取扱として商法に規定が設けられており(商法第563条)、この場合最初の運送取扱人以外の者を中間運送取扱人と称するのが通常である。なお貨物の到達地において到着事務を取扱ういわゆる到着地運送取扱人については商法に規定がない。したがって厳密な意味の運送取扱人ではないが、運送取扱人に関する商法の規定は性質の許すかぎり到着地運送取扱人に準用すべきものとされる。

運送取扱人が実際に行っている業務は物品運送の取次だけにかぎらず、広く物品の運送に関するあらゆる事項におよんでいる。運送取扱人のこのような地位は国民の経済生活に密接な影響をおよぼすので、国家は通運事業法その他の行政法規を設け、運送取扱業の健全な発達をはかるとともに、国民生活の福祉に寄与することを目的として、運送取扱人の業務に種々な監督を行い、これを免許事業(通運事業法第4条)とし、あるいは登録または届出事業(道路運送法第80条・海上運送法第33・23条)としている。――運送取扱契約。運送取扱営業。運送取扱人の介入権。相次運送取扱人。到着地運送取扱人。

参考文献 小町谷操三著 運送取扱業の法的考察(昭和26年)。(広川 濠)

うんそうとりあつかいにんのかいにうけん 運送取扱人の介入権 荷送人が運送取扱人へ委託するのは、荷送人のために運送取扱人と運送業者との間に物品運送契約を締結することであって、運送取扱人に物品の運送を委託したのではない。しかしこの場合荷送人の利益を害しないかぎり、運送取扱人自身をして物品の運送をさせてもさしつかえないのである。運送

取扱人は同時に運送営業を営んでおり、このようにすることは荷送人にとっても便利である。商法は一定の条件のもとに、運送取扱人が運送の取次を委託された物品につき、自ら運送することを許している(商法第565条)。これを運送取扱人の介入権という。

運送取扱人は介入を禁止する旨の特約または荷送人の指図がないかぎり、運送業者と運送契約を締結することなく自ら運送することができる。介入権を行使する方法は、荷送人に対し介入する旨の意思表示によってなすのが普通である。このように運送取扱人の一方的意思表示によって運送取扱人が運送しうることになるから、介入権の法律上の性質はいわゆる形成権である。なお商法は運送取扱人が荷送人の請求により貨物引換証を作成交付したときは、これを介入権の行使があったものとみなしている(商法第565条第2項)。

介入の効果は介入の意思表示が荷送人に到達することにより、意思表示の通知を発したときにさかのぼって生ずる。運送取扱人は介入によって運送人と同一の権利義務を有することになる(商法第565条第1項)。すなわち介入により荷送人と運送取扱人との間には新たに運送契約が成立し、陸上または海上運送に関する規定が適用されることになる。この場合運送取扱人の介入は、荷送人の委託の趣旨を実行する1つの方法にすぎないから、物品運送の取次の委託関係は消滅することなく、2個の法律関係は併存することになる。したがって運送取扱人は介入によって、荷送人との間に存する運送取扱契約にもとづく権利義務を失うものではないから、運送人としての運送賃はもちろん、運送取扱人としての報酬費用等を荷送人に請求することができる(商法第559条第2項・555条第2項)。――運送取扱営業。運送取扱人。運送人。(広川 濠)

うんそうにん 運送人 陸上または湖川・港湾において物品または旅客の運送をすることを業とする者をいう(商法第569条)。

1 運送人は陸上または湖川・港湾において運送をする者であり、陸上または湖川・港湾における運送を陸上運送というから、陸上運送をする者が運送人である。したがって海上運送をする者は商法上は運送人とはならない。陸上運送の限界は湖川・港湾の範囲内であり、その範囲は明治32・5通信省令第20号により平水航路の区域によることになっており、平水航路の区域は船舶安全法施行規則第26条で定まっている。国鉄所管の航路中宇野・高松間および下関・門司港間、宮島口・宮島間等の各航路における運送はいずれも陸上運送に属するが、青森・函館間の航路における運送は海上運送である。空中運送が陸上運送に含まれるかどうかには両説があるが、空中運送については行政法規たる航空法はあるが、私法の規定は存しないことから陸上運送として処理されるのが妥当であろう。

2 運送人は物品または旅客の運送をなす者である。運送の目的となる旅客は、自然人たる人であることは当然のことであり、また運送の目的物となる物品は運送に適する物品にかざられるのである。

3 運送人は運送をするものである。運送をするとは物品または旅客を一定の場所から他の場所に移動させることであって、その移動が自己の名において、しかもその計算においてなされるものである場合を意味するものであって、必ずしも運送人が自らこれを行うことを必要としない。したがって他人をしてこれを行わせても、また運送の実行方法がどのようなものであってもかまわない。

4 運送人は運送することを引受ける者である。他人のために運送することを引受けること、すなわち他人と運送契約