

店の指定運送店に対して約2,400店の非指定店が残存した。その後の恐慌の過程を通じて各駅合同運送店が人員整理や資本集中を進めたので、昭和10・1末には約3,100店の指定店に対して、非指定店は増加して約3,700店をこえるにいたった。そして非指定業者は株式会社運送計算所を主体とする日本運送協会と、帝国運送計算保証株式会社を中軸とする全国運送同盟会などに拠って、強力に差別扱い反対の運動を展開し、依然として業者間の対立紛争はやまなかった。

(5) 小運送業法時代 通運業界の競争対立がはげしくなり、指定制度が危機におちいったので、鉄道省は法的規制による通運秩序の維持に力を出した。かくて昭和12・4小運送業法および日本通運株式会社法が公布された。すなわち運送店の経営は全面的に免許制がとられることとなり、また国際通運会社を主として、株式会社運送計算所など6計算会社を統合し、政府が半額出資して、資本金3,500万円の国策会社日本通運株式会社(交互計算会社)が設立された(昭和12・10・1)。日本通運は当初約8千の通運業者と加盟店契約を結んだ。昭和13・6軍事輸送力強化のため、また免許業者の競争の弊を除くために、業者の集約合同の方針が鉄道省から出され、さらに同15・1国家総動員法にもとづく陸運統制令が制定されて、通運業者は昭和16年半ば頃までに、大都市を除きほぼ1駅1店に整理された。戦時経済の緊迫化は、運搬具の減少・燃料消費規制の深化・労務確保の困難をとまね、通運能力の低下が問題化してきた。その一連の対策として、昭和16・9に「特殊地方における陸上小運送対策に関する件」が省議で決定され、これによって日本通運の現業進出の基本方針が確立された。3次にわたってはほとんどの現業運送業者を統合した日本通運は、昭和17・4鉄道の貨物運送規則の改正によって、車扱以外の貨物全部の積卸集配作業ならびに受託引渡業務の全国元請、貨物中継作業、貨車入換作業その他種々の鉄道業務の全国元請も行うことになり、また鉄道省営市内小荷物扱所の移譲をもうけた。昭和20・10・1日本通運の資本金は21,000万円となった。

(6) 通運事業法時代 終戦後独占禁止法および過度経済力集中排除法の実施にもなつて、通運事業の体制に変革がもたされた。まず昭和23・11閣議決定「小運送業複数制要綱」および昭和24・3「小運送業免許基準」によって、1駅1店の免許方針は1駅複数免許制に移行した。さらにこの新情勢に対応して、昭和25・2「通運事業法」日本通運株式会社法を廃止する法律「日本国有鉄道の所有地内にある日本通運株式会社の施設の処理等に関する法律」が公布された。かくて日本通運は特殊会社から一般商社会社に変わり、また国鉄の日本通運に対する資本面でのつながりは全くなかった。

昭和32・3末現在通運業者数(運輸省陸運局単位調査の集計)は、一般免許業者498、限定免許業者427となっている。日本通運の資本金百数十億円に対し、一般免許業者の投下資本総額は42億円にすぎない。新規免許業者は各地区毎に連絡会を設け、昭和25・9にその全国組織として全国通運業連合会を設立したが、独自の計算機関を持たず、交互計算を日本通運に依存している点で、戦前と事情をまったく異にしている。——指定運送取扱人。通運事業の複数制。小運送業法。通運事業法。

参考文献 日本通運小運送十年史編集委員会編 小運送十年史(昭和28)。日本国有鉄道編 日本陸運十年史(昭和26)。鉄道省運輸局編 国有鉄道の小運送問題(昭和11)。鉄道省監督局編 小運送問題概観(昭和17)。通運業務研究会刊 通運読本・外国の通運(昭和29)。鉄道省運輸局編 諸外国小運送研究資料 第一輯(昭和11)。(山本英一)

## つううんじぎょう 通運事業

通運事業法により免許を受けた運送店が荷主と鉄道の間に介在して、荷主のために荷物を鉄道に託送したりまたは鉄道から受け取ったりする事業。そのためには、荷物を貨車に積み込んだり貨車から取り卸したり、あるいは駅と荷主との間の集貨・配達のような業務をもあわせて行っている。これらの業務は通運の最も基本的なものであるが、さらにこれらに付帯して貨物引換証の発行、運送保険契約の締結、荷物の保管・荷造・仕分あるいは金融機関が行うような運賃の立替、荷物代金の取立等非常に広範な業務を行っている。そして通運事業は、全国各駅に散在している運送店が互に発店となりまたは着店となって、密接な関係を保ちながら取引を行っている。これを通運の隔地取引といっている。このように通運事業は隔地取引という仕組みに依存して複雑な経済的機能を果しているが、さらに法律関係をみても、荷送人对発運送店、発運送店対鉄道、鉄道対着運送店、着運送店対荷受人、発運送店対着運送店、荷送人对荷受人などというように、1つの運送過程においても非常に複雑な関係が発生するのである。このように経済的にも法律的にも複雑な機能を果しているため、通運事業を定義づけることは法技術上容易なことではない。したがって現行通運事業法上その定義づけもいさかい一面的であることを免れない。通運事業法第2条の定義によるとつぎのとおりである。同条は「通運」と「通運事業」に分けて、「通運」を他人の需要に応じてする5つの行為形態、すなわち通運取扱、通運代弁、貨車積卸、鉄道集配、鉄道利用に分けて定義している。通常通運事業者はこれら5つの種別をすべて行うのが常であるが、これらの種別の一部を行う場合も通運事業として本法適用の対象となる。「他人の需要に応じてする」とは、荷主自らする自家用通運は本法の適用除外とする趣旨である。自家用通運か、どうかは他人の需要に応じてするか否かによって定まるのである。通運事業法の前身である旧小運送業法で、修理・加工・販売をする業者の自ら行う通運行為、あるいは倉庫業者が受寄物を自ら運搬する行為を自家用通運と見なしたのとは、異っている点は注意を要する。そしてこの通運行為を継続して業として行う事業が「通運事業」である。この場合営利行為であるか否かを問わない。したがって無償で行おうと有償で行おうと問うところではない。ただし国の行う郵便事業は本法の適用除外としている。

つぎに5個の通運事業について見るとつぎのとおりである。

1 通運取扱業 通運事業者が自己の名前で荷主の計算において、鉄道(軌道および国鉄の経営する航路を含む。以下同じ)と運送契約を結んだり鉄道から物品を受け取る事業をいう。商法第559条第1項は運送取扱人を定義して「運送取扱人とは自己の名をもって物品運送の取次をなすを業とするものをいう」としており、この「運送取扱」と同じ意味である。しかし商法では取りつく運送は陸上、海上、空中の如何なる運送でもかまわないが、本法では鉄道運送にかぎっているところが異なる。また商法では到着地における「運送取扱」のことを直接規定していないが、本法では明確に定めている。もっとも商法第560条(損害賠償責任)、同第563条(中間運送取扱人の権利)、同第564条(運送人の権利の取得)の規定は、到着地の「運送取扱」のことを予想しているので、到着地の「運送取扱」にも本規定を準用するものと解する学者も多く、また幾多の判例もこの見解を支持している。

2 通運代弁業 荷主の名前で鉄道に物品を託送したり、鉄道から物品を受け取る事業をいう。この場合通運事業者の法律上の資格は、民法上の代理人であったり、または単なる荷主の