

使者の場合もある。そして「取扱」と「代弁」とは託送という性格では同じようなものではあるが、前者は通運事業者の名前で鉄道と運送契約を結ぶのであるから、民法の委任に相当するもので、したがって運送契約を結ぶと、民法の委任の規定の準用によって通運事業者はさらに荷主に対して運送契約の法律効果を移転させなければならない(商法第559条、第552条)。すなわち、間接代理ともいうべき性格のものである。後者は、通運事業者が荷主の代理人であることを明らかにする場合(民法第99条)はもちろん、代理人たることを明らかにしない場合(商法第504条・民法第100条)も代理の規定によって通運事業者が鉄道と運送契約を結ぶと、その法律効果は直接荷主に生ずるもので、いわゆる直接代理といわれる性格のものである。また通運事業者が荷主の使者である場合は、単に荷主の意思を伝えるに過ぎないのであるから、通運事業者が鉄道と運送契約を結ぶと、その契約は荷主が直接鉄道と結んだことになり、その法律効果は直接荷主に生ずることはいうまでもない。

3 鉄道集配業 鉄道で運送されるべき物品を荷主の宅から駅まで集貨したり、または鉄道で運送された物品を駅から荷主宅まで配達する事業をいう。要するに鉄道の運送に先行または後続して行われる運送事業をいう。

4 貨車積卸業 鉄道で運送されるべき物品を貨車に積み込んだり、または鉄道で運送された物品を貨車から取り卸す事業をいう。

5 鉄道利用業 通運事業者が鉄道を下請運送人として利用して物品を運送する事業をいう。すなわち通運事業者自身は、商法上の運送人となって運送という実行行為を鉄道に委ねることをいう。商法第569条は「運送人とは陸上・湖川・港湾において物品または旅客の運送をなすを業とする者をいう」と規定しているが、この物品運送に当るものである。それでは「運送」と「取扱」または「代弁」とはどう違うのであろうか。「運送」は「運送」そのものを請け負うのであって、鉄道利用の場合には荷主と通運事業者の間には運送契約が成立した結果として、債権債務の法律関係が生ずるが、荷主と鉄道の間には直接には債権債務の法律関係は生じない。この場合鉄道と通運事業者との運送契約にもとづく法律関係は、あくまでも荷主には関係のない内部関係にとどまるものである。ところが「取扱」または「代弁」の場合は、「運送」の単なる取次であるから、取次が終了後は、荷主に代って通運事業者が鉄道と結んだ運送契約の法律上の効果は直接に荷主に生ずる。すなわち取次が終了と荷主と鉄道との間に債権債務の法律関係が発生するのである。

通運事業と似たものに小運搬業がある。貨物自動車・荷牛馬車・荷車またはリヤカーによる道路上の近距離運送には、鉄道等の大運送に付随するものと、鉄道等の大運送に関係のないものがある。前者はさきに述べた「鉄道集配業」に属するものであるが、後者は通常地場運送とか市内運搬と呼ばれるものである。この地場運送を行うものの中でも貨物自動車によるものは、道路運送法によって規制されているが、荷牛馬車・荷車・リヤカーによるものは別に規制すべき特別法はない。後者を普通小運搬業と称している。そしてこの小運搬業を代表するものは、現在では荷馬車によるものであるが、この小運搬業も最近では都会ではあまり見受けられなくなった。ただ馬の生産地帯では、いまだに都会でもこの種の小運搬業が見られる。たとえば北海道における荷馬車による小運搬業は、その運搬数量から見てまた組織の上から見ても、地場運送における力は大きい。

—通運事業法。道路運送法。(青野 寛)

つううんじぎょううんちんりょうきん 通運事業運賃料

1 定義 通運事業者が通運業務を行った場合に、委託者から収受する対価。運賃とは集貨または配達等のように物品の場所的移動を伴う通運業務、ならびに鉄道を利用してする通運を引き受けた場合の対価であり、料金とはその他の通運業務または作業を行った場合の対価であるとされているが、通常はこれらを区別することなく、総称して単に通運事業運賃料金と呼びならわされている。通運事業運賃料金は、公益事業を営む通運事業者の収入の源泉であり、直接に国民の経済生活に多大な影響をおよぼすので、以前から厳重な規制が加えられ、監督官庁の認可を受けないでは、荷主からこれを収受することができない。このため一般にこれを認可運賃料金と称している。

2 認可制度の沿革 通運事業運賃料金の規制は、国鉄が大正8年に運送取扱人公認規程を制定し、運賃料金の認可制を実施したことに始まる。この後昭和2年に指定運送取扱人制度がしかれた際にも認可運賃料金制度は踏襲された。しかし当時の認可運賃料金の意義は、公認運送取扱人または指定運送取扱人が互に運賃料金競争によって経営困難とならないように、国鉄が認可した額を収受しようという協定料金であって、自由営業として乱立していた上記以外の運送取扱人はこの対象外であった。したがって、法的根拠にもとづく運賃料金制度が名実ともに確立されたのは、昭和12年小運送業法が施行され、小運送業(昭和25・2以降は通運事業という)が免許事業となった時期ということが適切である。

ついで昭和25・2から施行された通運事業法においても認可制度は堅持されて現在に至っている。この間昭和21・8から同26・5までは、物価統制令の施行に伴い、主務大臣の権限は物価庁長官に移管され、通運事業運賃料金は認可料金として運輸大臣の監督を受けると同時に、物価統制令にもとづく統制額として2つの法令によって取締られるという経緯をもったものである。

3 現行制度 現行制度を規律する通運事業法第20条は、通運事業運賃料金の設定または変更につき認可制を採用すること、認可に際しては一定の基準によるべきこと、および運賃料金は定額制であることを規定している。認可制は既に述べたように、通運事業が公益性の強い事業であって、通運事業者が委託者と通運契約を締結する際に、勝手な運賃料金を収受する弊害をなくすることを目的とするものである。

認可基準は通運事業運賃料金が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とともに、特定の荷主に対し、不当な差別的取扱をするものでないことを定めている。さらに運賃料金は、業務の種別ごとに定額をもって明確に定められなければならないことを規定し、従来の最高額制から定額制となったところに大きな特色を表わしている。定額とはいったん認可を受けた運賃料金は、これを上回りまたは下回って収受することを禁止する一率料金であって、この制度の趣旨は、同一給付に対する同一対価の原則から、対人的差別取扱を排除するとともに、事業者相互間の不当競争を防止し、表定貨率を設定することによって公衆の利便を増進し、かつ隔地取引の円滑化をはかることを目的とするものである。認可を受けた運賃料金には揭示の義務が課せられている。運賃料金に関する違反に対しては行政処分があり、また罰金を課することとなっている。

運賃料金の認可の権限は運輸大臣に属するが、通運事業法施行令により、その一部は陸運局長に委任されている。

4 形態 一般通運事業者に認可されている運賃料金の形態は、別表に示す基本運賃料金表・適用方および割増率表の