

営を他人に委任することは、できることとしている。

オ 事業計画変更の認可 通運事業者は、荷主公衆の需要に満足を与え、かつ、鉄道輸送効率を確保する作業力を具備する必要がある。また、能力と需要の均衡が健全経営、通運秩序の確立の見地から要望される。

これ等の諸要請を充足するためには通運事業者の事業計画の変更適切な規制を加える必要がある。通運事業法は、この意味において、通運事業用貨物自動車数の変更は、陸運局長の認可を要することとし、事業所、倉庫等の変更については遅滞なく所轄陸運局長に届け出ることとしている。

カ 事業の休止・廃止の許可 事業の開始は、一般荷主公衆の需要に応じて行われたものであるから、事業者の恣意によって営業を休止したり廃止したりすることは流通秩序維持の見地から望ましくない。したがって、通運事業の休止または廃止は、運輸大臣または陸運局長の許可を要することとなっている。この許可は、休止または廃止によって公衆の利便がいちじるしく阻害されない場合に許容される。

## (2) 命令

ア 事業の停止命令および免許の取消 通運事業は、業務運営上種々法規制が加えられているが、法の実定力を担保するため違法行為に対しては罰則の適用がある。しかし、これは消極的な違反行為の防止措置に過ぎないので、公益上必要があると認められた場合は、積極的に事業の停止や免許の取消の処置をとることができることとなっている。この点に関し、通運事業法第14条につきのとおり規定している。運輸大臣は、通運事業者が左の各号の1に該当するときは、期間を定めて事業の停止を命じ、又は免許を取り消すことができる。① この法律もしくはこの法律にもとづく命令もしくはこれらにもとづく処分、第4条第3項の規定による業務の範囲の限定又は免許、許可もしくは認可に付した条件に違反したとき ② 正当な理由がないのに許可又は認可を受けた事項を実施しないとき。

イ 事業改善命令 通運事業者が業務運営上公衆の利便を阻害している事実が認められる場合は、運輸大臣または陸運局長は、これが改善を命令することができる。改善命令の対象は、事業計画すなわち運搬具の運用、増備、店舗その他の施設の改善等に関する事項および運賃料金または通運約款の変更に関する事項である。改善命令があったにもかかわらず、この命令に違反して改善を怠った場合は事業の停止、免許の取消を行い得る。

ウ 報告および検査 事業の適正な運営を確保し、公共の利益を増進するためには、監督機関は事業者の経営状態を正確には握る必要がある。通運事業法は、第37条において、運輸大臣は、同法第1条の目的を達成するために必要があると認めるときは、事業者に対し、事業に関し報告をさせ、また事業者の事務所その他の事業場にその職員を派遣して、帳簿書類その他の物件を検査させることができる旨規定している。現在通運事業者の報告については、運輸省令による通運事業調査規則が制定実施されている。

## (3) 特別義務

ア \*通運引受義務 通運事業は、免許事業で不特定多数の荷主を相手とするものであるから、取引の公正を期するため、通運の引受を強制している。しかし、絶対的に拒否を認めないことは不合理な点もあるので、つぎの場合は、引受義務は排除される。(7) 当該通運の申込が認可を受けた通運約款によらないものであるとき (4) 委託者が物品の種類性質を明告せず、または物品の点検に同意を与えないとき (9) 委託者から特別

の負担を求められたとき (8) 当該通運が法令の規定または公の秩序もしくは善良な風俗に反するとき。

イ 通運順序 通運の公平な利用を確保するため、通運事業法は事業者に対し、申込を受けた順序により鉄道に託送するよう義務づけている。

ウ 会計帳簿 事業の公共性と運賃料金の認可制により、会計処理の明確化をはかる必要があるので、会計帳簿書類の様式は省令によって定めることとなっている。現行様式は、昭和28年運輸省令第6号「通運事業の財務諸表の様式を定める省令」によって公布されたもので、企業会計原則、財務諸表準則にもとづき制定されたものである。(高柳 卓)

## つううんじぎょうのふくすうせい 通運事業の複数制

### 1 意義

通運事業はその特殊性により、終戦後もなお1駅1業者の独占形態を存続していたが、昭和23・11に至り、政府は閣議決定により、通運事業に競争体制を導入する方針を明らかにし、翌24年仙台、新潟地区の免許により実施段階に入った。通運事業の複数制とは、この昭和24年以降実施された1駅に2業者以上存在する体制をいうのである。なおそれ以前の独占形態は、1駅1店制といわれている。

### 2 複数制の経緯

通運事業は明治6年すなわち新橋・横浜間の鉄道開通の翌年発生した事業である。昭和12年小運送業法が施行されるまでは自由放任であった。これがため小業者が乱立し、大正5年末には、1,610駅に6,500の事業者が発生し、同8年末には8,000店に達したといわれている。これがため事業者は互に不当競争を繰り返す、輸送秩序は混乱して鉄道荷主ともに多大の迷惑を蒙った。そこで鉄道省は小業乱立による弊を除去するため、公認運送店制度・指定運送店制度・小運送業法の施行等つぎつぎに対策を講じ、一方事業者の整理統合をはかる決意を固めた。この統合は駅ごとの事業者合同から、線区ごとの統合に進み、さらに日本通運による全国的統合に発展した。この事業者統合は、大正15年の合同声明から20年をこえる年月を要して完成したもので、その間業界の払った犠牲は大なるものがあつた。

通運事業における1駅1店制の確立は、業界多年の懸案を解決するための適切な施策であつて、これがため事業の経営規模は近代化し、信用力は向上し、業界もまた安定した。終戦後の経済混乱に対処し、通運事業がよくその公共的使命を果すことができたのも統合の賜である。しかしながら戦後における自由主義経済への復帰は、一面において独占の弊を伴う1駅1店制をそのまま容認することができなくなったし、また日本通運が過度経済力集中会社に指定される特殊事情も加わり、通運事業の体制には何らかの改善を行う必要に迫られた。そこで政府は、昭和23・11・2「駅における小運送業者数の複数化実施の件」を閣議において決定し、これにもとづき小運送業複数制要綱を発表、さしあたり既存業者のほか新たに1業者を免許することとした。またこれと同時に、運輸省に小運送業に関する重要事項を諮問するため、小運送審議会を設置した。審議会は業界・言論界・経済界・学界の代表者10名をもって構成され、免許基準・免許処分・その他の重要事項の審議に当たった。昭和24・3小運送審議会の議を経て、第1次複数化駅として汐留ほか32駅が指定され、ここに複数制は実施に移ったが、同年8月仙台、新潟地区に最初の免許が行われた。

なお複数駅の指定制度は、第5次まで行われたが、それ以後は自由申請となった。

### 3 通運事業法の施行と複数制