

通運事業の複数制は小運送業法のもとに開始され、重要事項は小運送審議会の答申にもとついて行われてきた。しかしながら小運送業法は昭和12年に制定されたもので、終戦後の実情に即しない点があったので改正を必要とした。そこで新たな構想にもとつき通運事業法案、日本通運株式会社法を廃止する法律案、施設処理法案の3法律を立案、第6国会に上程、無修正で可決され、昭和24・12・7公布、翌年2・1から施行された。以上3法の施行により、通運事業の競争体制は法的に確立され、免許基準も法文化された。また日本通運は特殊会社から一運業者に移行し、駅構内に所有する施設の放棄によって、その独占的地位がなくなった。したがって通運事業の複数制は、ここにその基本的条件は法的に整備され新たな段階に入った。

4 複数化実績

複数制開始以後の進行状況を示せばつぎのとおりである。

年 度 別	免許件数	免許業者数	複数化駅数
昭和24年度	71件	69業者	228駅
" 25 "	213	184	424
" 26 "	93	36	213
" 27 "	58	17	87
" 28 "	32	7	45
" 29 "	19	4	15
" 30 "	17	1	6
" 31 "	24	3	9
" 末現在	576	314	985

新規免許は昭和24～26年が最盛期で、この間に主要駅の複数化が急速に進展した。最近では免許の対象駅は小駅となり、申請件数も減少している。

31年末の実績をみると複数化駅数は、全国総取扱駅の17%に当り、複数化駅の発着数量は、全国総数量の57%となっている。なお新たに免許を受けた事業者の31年度における取扱数量は全通運業者扱量の12%となっている。(高柳 卓)

つううんじぎょうほう 通運事業法 通運に関する秩序の確立、通運事業における公正な競争の確保及び通運事業の健全な発達、ならびに鉄道による物品運送の効率の向上をはかり、もって公共の福祉を増進すること(第1条)を目的として、昭和25・2・1から施行された通運事業に関する基本法である(昭和24・12・7法律第241号)。通運事業の免許制を主体とした監理法であって、日本通運株式会社法を廃止する法律(昭和24・12・7法律第242号)および日本国有鉄道の所有地内にある日本通運株式会社施設の処理等に関する法律(昭和24・12・7法律第243号)とともに通運三法と称され、通運事業の民主化の推進母体となった。41箇条から成り、ほかに付属命令として通運事業法施行令(昭和25・1・31政令第17号)および通運事業施行規則(昭和25・2・1運輸省令第9号)がある。

通運事業は通運取扱業、通運代弁業、鉄道集配業、貨車積卸業および鉄道利用業の5種に区分される(第2条)が、鉄道利用業を除いては、すべて鉄道貨物運送のターミナル・オペレーターたる機能をもつ。およそ貨物運送であって、基幹輸送を担当する大運送の行為のみで完結するものはない。鉄道以外の大運送も、それと相互密接な関係にあるターミナル・オペレーターの行為によって補完されるのが常態である。したがって、大運送を公衆の利便のために規制する以上は、ターミナル・オペレーターに対してもこれと同程度の規制を加えなければ、大運送規制の目的を達成しえない。同じような関係にある自動車運送事業(免許制)に対する自動車運送取扱事業については(道路運送法により)登録制がとられ、また貨物船舶運航事業(届

出制)に対する海上運送取扱業・海運仲立業および海運代理店業については(海上運送法により)届出制が、港湾運送事業については(港湾運送事業法により)登録制が、それぞれ確立されている。

なお通運事業に対しては、自動車運送事業および自動車道事業とともに、道路交通事業抵当法(昭和27・6・20法律第204号)により、財団抵当設定の途が開かれている。

1 沿革 *通運史。*通運事業の複数制。

本法はいわゆる通運三法の中心立法として制定されたものである。本法の内容について特に影響を与えたのは、アメリカの州際交通法であった。

2 内容

(1) 通運事業 通運事業を営もうとする者は、取扱駅および事業の種類ごとに、運輸大臣の免許を受けなければならぬ(第4条)。事業の公共性にかんがみ免許制を採用したのである。

通運事業とは、すでに述べたように他人の需要に応じてする5種の業務であって(第2条)、営利目的の有無および有償か否かを問わない。国鉄対路に対するものを含み国営郵便事業および海上における集配事業は除かれる。運送取扱業は、取次については商法上の運送取扱営業に該当するが、受取については民法上の請負行為にすぎない。通運代弁業は、委任代理行為であるが取扱業と経済的機能は異ならない。鉄道集配業と鉄道利用業とは商法上の運送営業である。貨車積卸業は民法上の請負行為であるが、もっぱら人力のみの労務供給を行うときは、職業安定法に抵触するおそれがある。

鉄道集配業もしくは貨車積卸業の専業・旅客専門駅もしくは小駅のみの事業または荷主・作業場所および取扱物品の種類の一部を限定する事業の免許は、陸運局長が行う(施行令第1条)。

免許については基準が設定されている(第6条)。昭和28・10・1における改正前の道路運送法による自動車運送事業の免許基準と同じく、一般の需要に適合し、公衆の利便を増進し、遂行能力を有するものであることを定めるほか、本事業の特殊性から鉄道による物品運送の効率の向上に資するものであること(第6条第12項4号)をとくに明定している。

事業の譲渡および譲受、法人の合併ならびに相続による事業の承継については、免許の属人性から、すべて認可を効力の発生要件とし(第7・8条)また名義貸および事業貸を禁止する(第9条)。

運賃および料金は定額認可制である(第20条)。荷主に対する無差別取扱を確保するとともに、企業経営の安定をはかることを目的としたものである。

本法は、このほか通運約款の認可(第21条)、管理の受委託の許可(第10条)、事業計画の変更認可(第12条)、事業休止の許可(第11条)等の制度により、事業運営を規律しているが、さらに事業経営上の特別の権利義務をも規定している。すなわち、通運引受義務(第17条)、申込順序による託送義務(第18条)、通運申込物品について明告を求めまたは点検する権利(第19条第1項2号)、明告と一致したときの損害賠償義務(同条第3項)、明告と一致しなかったときの費用徴収権(同条第4項)、引渡不能物品を寄託し得る権利(第23条)、引渡不能物品を競売する権利(第24条)等がこれである。

なお事業について公衆の利便を阻害している事実があるとき、または法令違反のときは、事業改善命令(第26条)、事業停止命令および免許の取消(第14条)という強制処分がある。

(2) 道路運送法との調整 本法と道路運送法との両法の適用を受ける事項については、両法にそれぞれ調整規定をおいて手