

るが、耐久年限も短く保守費も多いので鋼材に波型スレート葺を採用している。最近では外観もよく耐久力もある P. S. コンクリートを用い始めている。(杉田勝美)

**りょかくうんそう 旅客運送** 旅客すなわち人を運送することをいい、物品運送に対応する語で通常は営業として行われる。

旅客運送の特長としては ① 旅客は自主的に行動する ② 旅客は発地に復帰する場合が多い ③ 旅客運送においては安全・正確・迅速の3要素のほかにとくに快適ということが要求される等が挙げられる。

旅客運送は鉄道・自動車・海上・航空いずれの運輸機関でも行われ、商法では陸上旅客運送(第590条以下)と海上旅客運送(第777条以下)とに分けて規定されている。

旅客運送は通常運送人が委託者(通常は旅客)に対し、旅客すなわち人を運送すべきことを約する契約にもとづいて行われ、またこれに付随してしばしば手荷物の運送が行われている。契約締結の方式は自由であるが、近代交通機関では乗車券が利用される。旅客運送契約は約款による締結(付合契約)の方式によるのが普通である。鉄道そのほか多くの運送業者は、原則として運送の引受を拒絶しえないものとされ、かつ運送賃等の運送条件の公示義務を課せられている(鉄道営業法第6・3条、道路運送法第15・13条、海上運送法第12・10条等)。旅客運送契約の成立時期については、乗車券購入時説・改札時説・乗車時説等の学説が分れているが、原則として乗車券購入のときに成立するという説が有力である。この契約が成立するとその効果として、運送人は契約の趣旨にしたがって旅客を安全に目的地まで運送しなければならない。これが運送人の第1の義務であり、それに付随して契約および法令にもとづくその他の義務を負う。またこれに対応して運賃請求権その他の権利を得ることとなるのである。

鉄道による旅客運送は多数の旅客を対象とし、かつ多分に公共性を有するものであり、しかも一般法律である商法または民法の規定のみでは律しきれないことが少なくないので、特別法として鉄道営業法があり、また同法の委任による命令として鉄道運輸規程がある。これらの法規は鉄道運送の基本法令であって、商法とともに鉄道および旅客の根本的権利義務を定めている。さらに国鉄では旅客および荷物運送規則を定め、旅客に対する運送の約款を一般に公示するとともに、従事員に対しては取扱の準則を命令し、その公正・的確を期している。ほかになお旅客運送に関して国有鉄道運賃法、鉄道船舶通し運送規則等の法規類がある。→運送。旅客。旅客運送契約。旅客及び荷物運送規則。

参考文献 喜安健次郎著 運送営業。(菱谷昭男)

**りょかくうんそうけいやく 旅客運送契約** 商法でいう運送人すなわち運送業者が旅客を運送することを約し、相手方がこれに対して報酬すなわち運賃を支払うことを約することによって成立する契約をいう。旅客運送契約においては契約当事者の一方は旅客であるが、運送される旅客と同一人でない場合がある。すなわち旅客運送契約は一般の場合出札窓口で当事者の合意にもとづき乗車券購求の際に成立するというのが通説であるが、契約の当事者である乗車券購求者が代人等で、実際に乗車船する旅客と同一人でない場合がある。また旅客運送契約は運送業者が旅客を目的地まで運送しなければならないという債務を負担し、旅客は報酬すなわち運賃を支払わなければならないという債務を負担することから、双務契約であり、かつ有償契約である。

旅客運送契約は当事者の合意によってただちに成立する諾成

契約である。鉄道のように不特定多数の利用者を相手方とする企業においては、当事者間で個別的に契約内容を話合うことは不可能なので、鉄道側において一方的にその契約内容である運送約款を定めて、これを公示する方法を採っており、この点からして、旅客運送契約は付合契約である。なお旅客運送契約の成立の時期については、乗車の際の改札口における改鈐(かいきょう)のときまたは実際に乗車したときという説もあるが、前掲のような乗車券発売の際と解することが通説となっている。

(平林喜三造)

**りょかくうんそうのせいげん 旅客運送の制限** 国鉄が旅客の交通需要に必要なだけの輸送能力をもつことは理想であるが、交通需要には波動性があり、最高の交通需要を満たす輸送能力を備蓄することは困難な場合がある。また天災事変その他やむをえない事由によって運送上の支障が生ずることがある。以上のような理由から、旅客運送の円滑な遂行を確保するため必要があるときは、運送約款にしたがってつぎのような各種の制限を行うことがある。これを旅客運送の制限という。

- 1 乗車券の発売駅・発売枚数・発売時間・発売方法の制限。
- 2 乗車船区間・乗車船経路・乗車船方法または乗車船する列車・汽船および自動車の制限。
- 3 急行券・特別2等車券および寝台券の発売駅・発売枚数・発売時間または発売方法の制限。
- 4 手回り品の数量の制限。

以上の制限を行う場合は旅客におよぼす影響も大きく、一方この措置の円滑な遂行を期するため、その制限内容を関係駅の待合室その他に掲示し、あらかじめ旅客に公示することを必要条件としている。→旅行調整。旅客運送の停止。(平林喜三造)

**りょかくうんそうのていし 旅客運送の停止** 天災事変その他やむをえない事由によって運送上の支障が生じ、その区間発着または通過の旅客運送を停止し、原則としてその区間発着または通過の乗車券の発売をしないことをいう。この旅客運送の停止は旅客におよぼす影響も大きく、一方この措置の円滑な遂行を期するために、旅客運送の制限を行う場合と同様に、その内容を関係駅の待合室その他に掲示し、あらかじめ旅客に公示することを必要条件としている。(平林喜三造)

**りょかくうんちん 旅客運賃** 運輸業者が旅客を運送する場合に、運送の対価として旅客から収受する金額が旅客運賃である。鉄道をはじめ自動車・航空・水運等すべて旅客運賃を収受する。旅客運賃を算出する基礎となる単価を旅客賃率という。旅客運送にあたって、運輸業者が収受する対価には旅客運賃のほか、各種の料金があるが、ここでは旅客運賃を中心として記述し、必要に応じて料金に言及する。

#### 1 構成形態による区別

旅客運賃はその構成の形態からこれを区別すれば、おおむね距離比例制運賃・遠距離遞減制運賃・地帯制運賃と均一制運賃の4種類に分けることができる。

(1) 距離比例制運賃 距離の一定単位について定めた一定の賃率を、運送の全距離に乘じて計算する運賃をいうのであって、いいかえれば、運送距離に正比例して運賃額が増大するものである。この制度による運賃は、計算方法がきわめて簡単であるのが特色で、諸外国のおもなる鉄道の旅客運賃はこの制度を採用しており、わが国でも、地帯制または均一制を実施していない地方鉄道・軌道では多くこの制度を採用している。

国鉄においても明治32年の運賃改訂までは、1マイルについて1銭という距離比例運賃を採用していた。

(2) 遠距離遞減制運賃 運送距離が遠距離となるにしたがっ