

inches 8 7 6 5 4 3 2 1
cm 19 18 17 16 15 14 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1

Kodak Color Control Patches

© Kodak, 2007 TM: Kodak

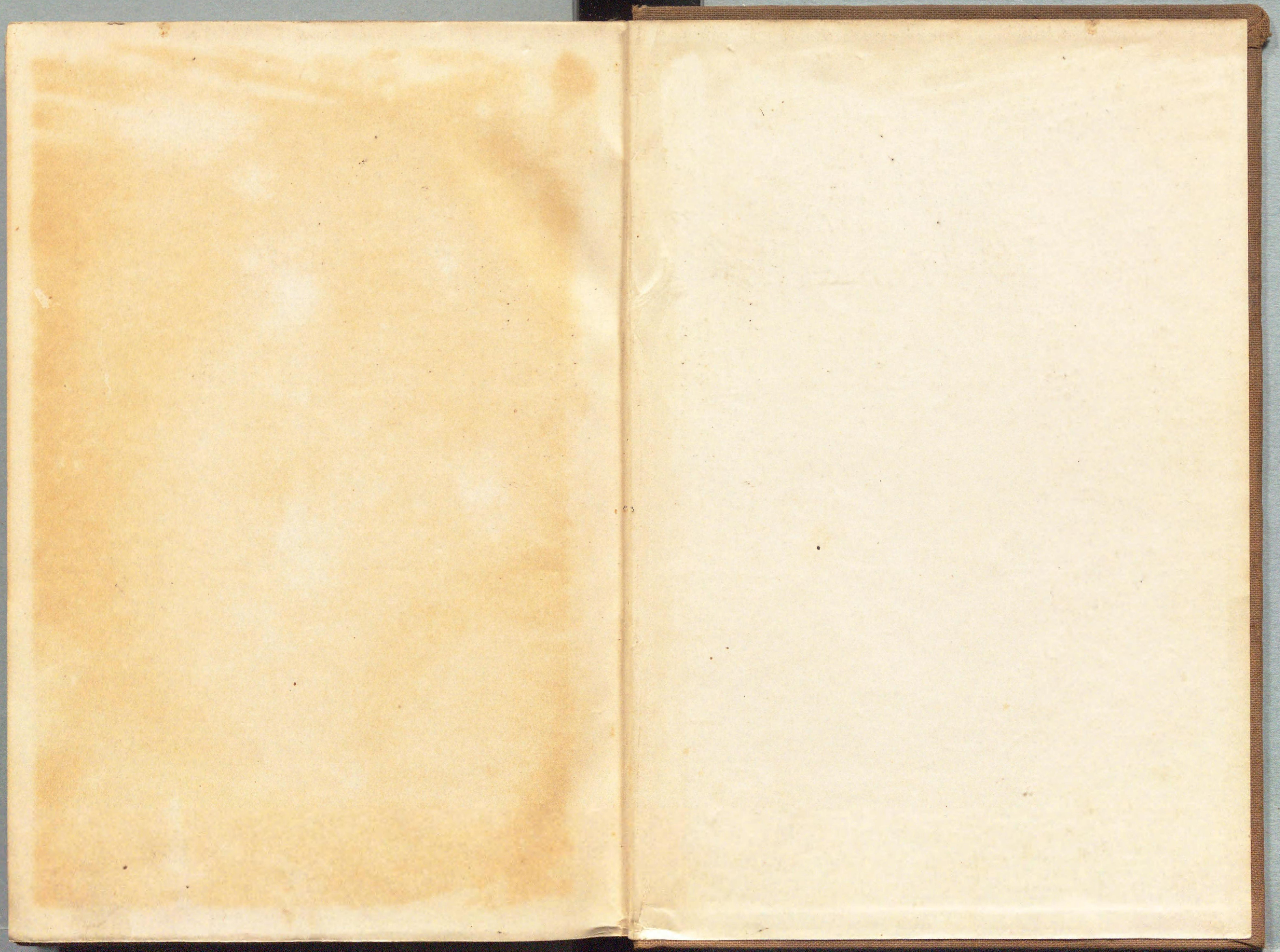
Blue	Cyan	Green	Yellow	Red	Magenta	White	3/Color	Black
1	2	3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16	17	18

Kodak Gray Scale

A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19

© Kodak, 2007 TM: Kodak

C Y M



改訂補筆者

運輸局長 種田虎雄氏序

鐵道省貨物課 澤井元之氏

同 佐藤英夫氏

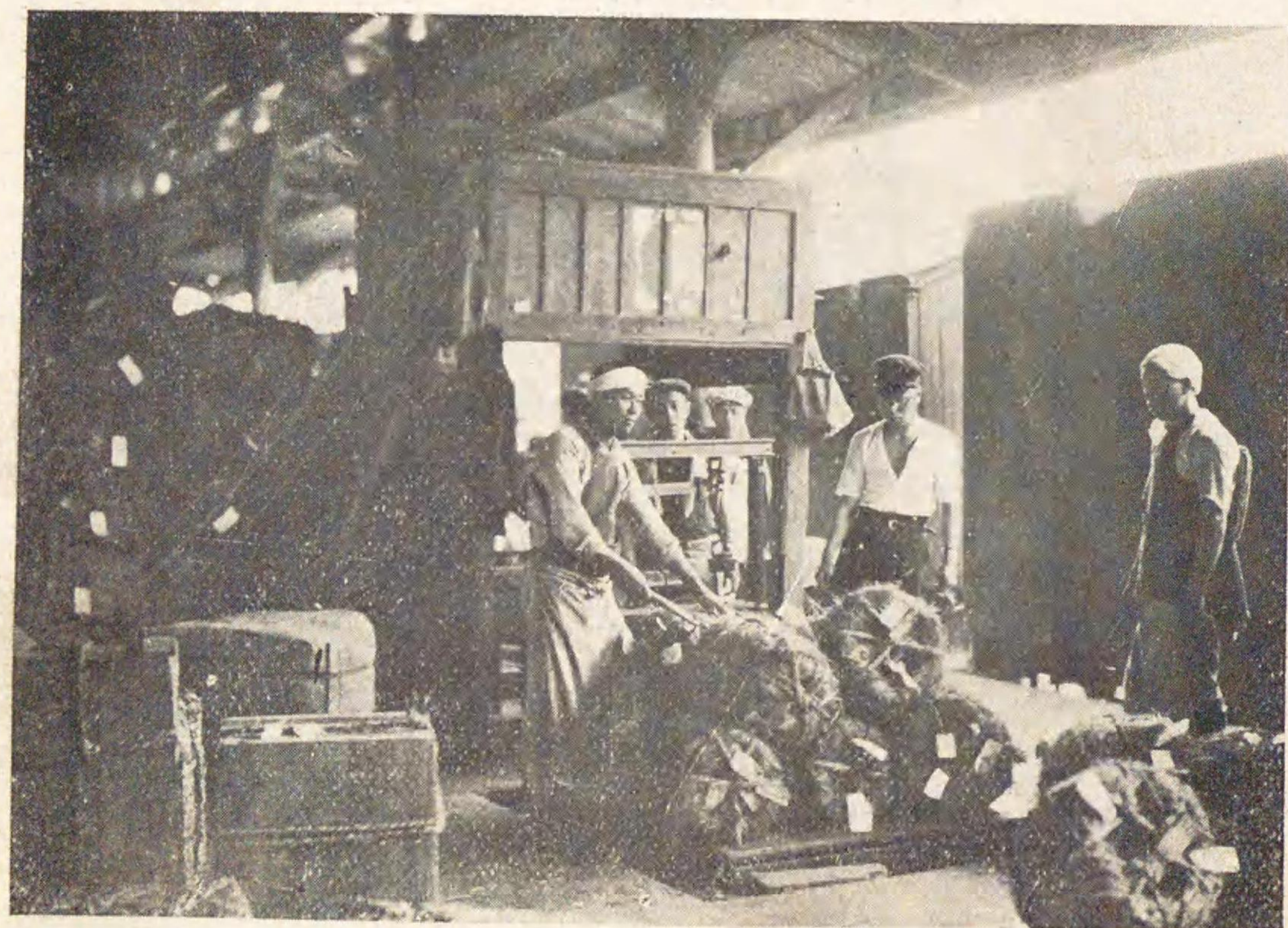
鐵道省配車課 飯田律爾氏

改訂 鐵道貨物運送

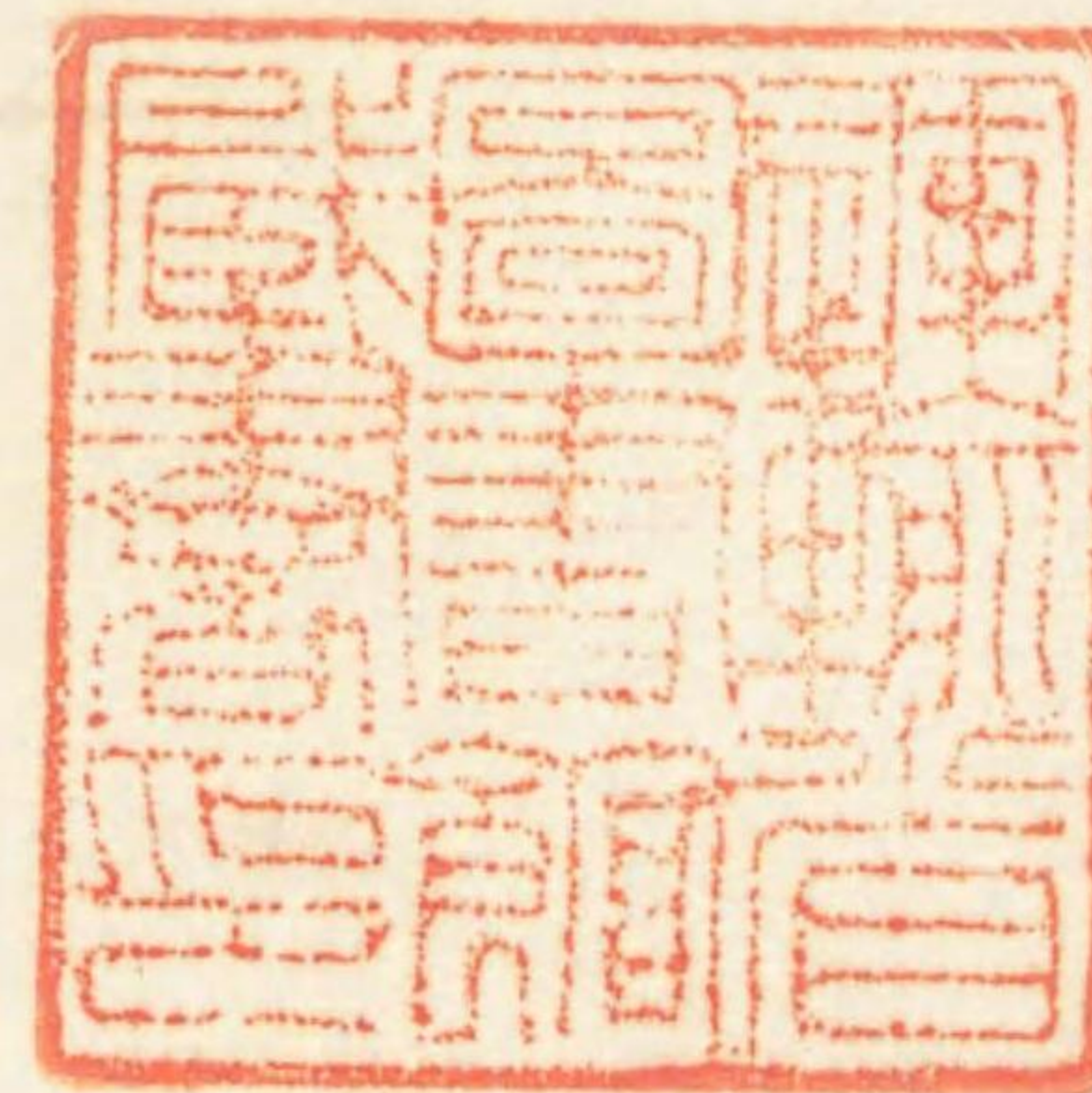
東洋書籍出版協會發行

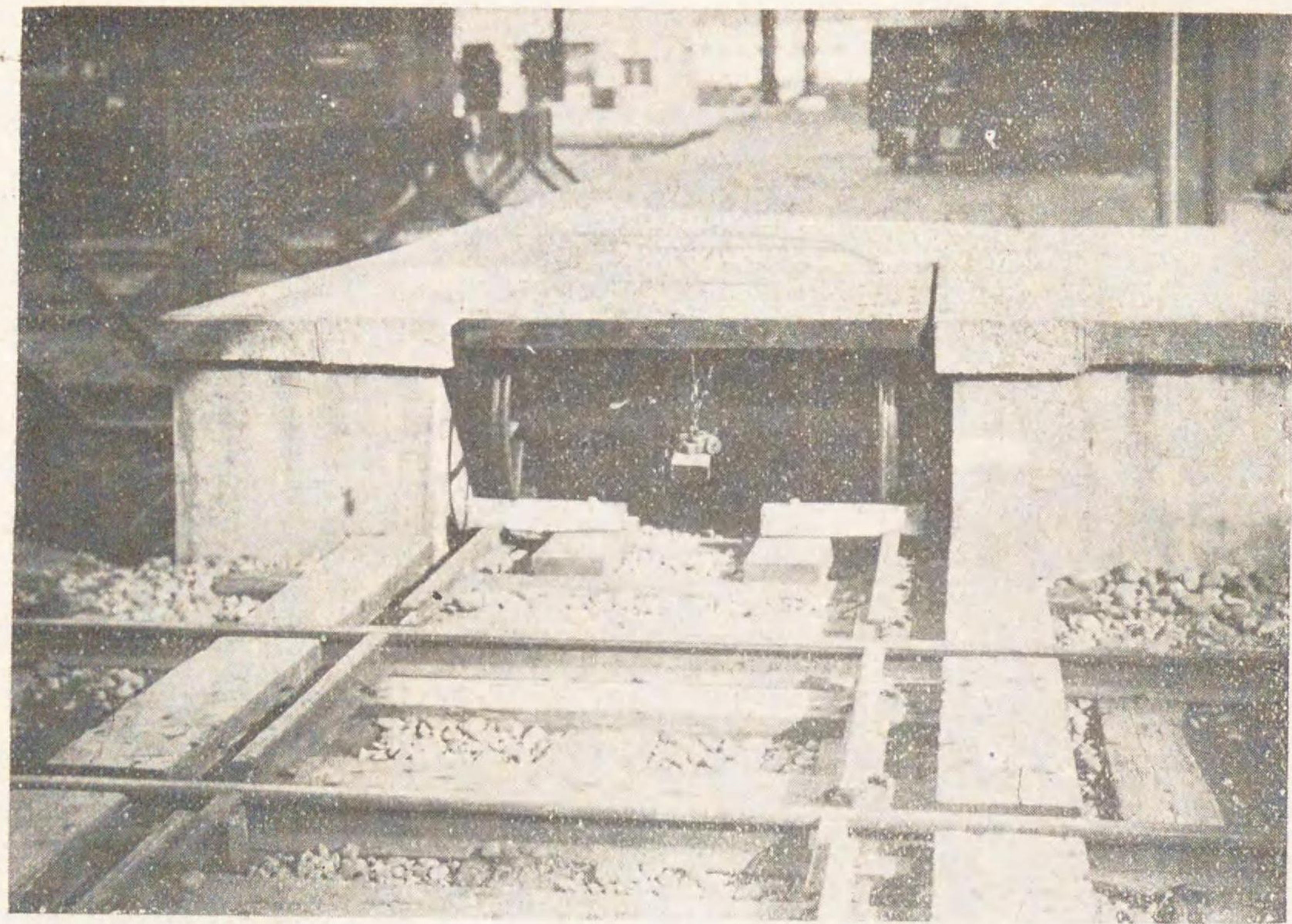


貨物到着置場



小口扱貨物受託監査





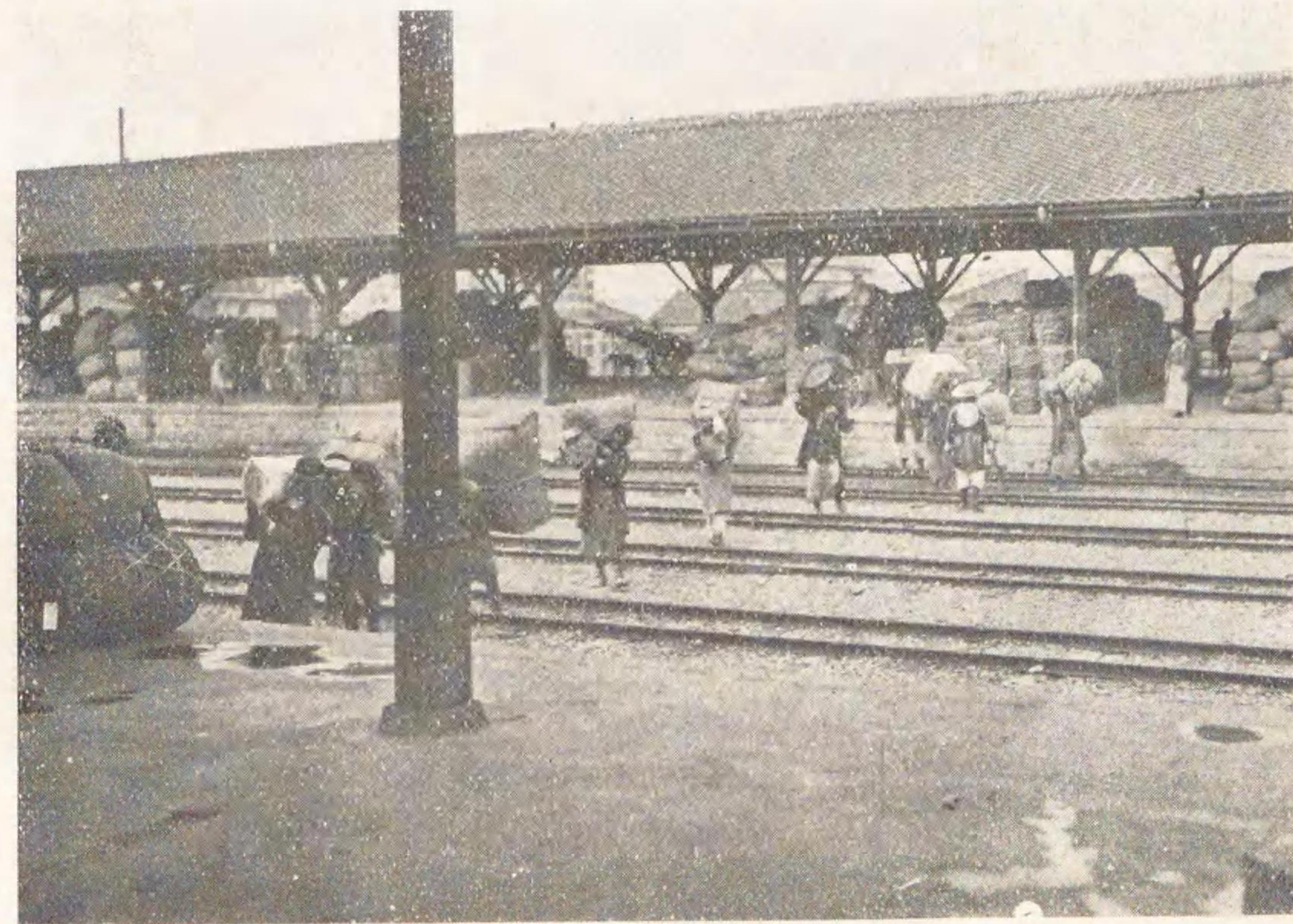
線路横斷荷物運搬車定位置



線路横斷荷物運搬車作業

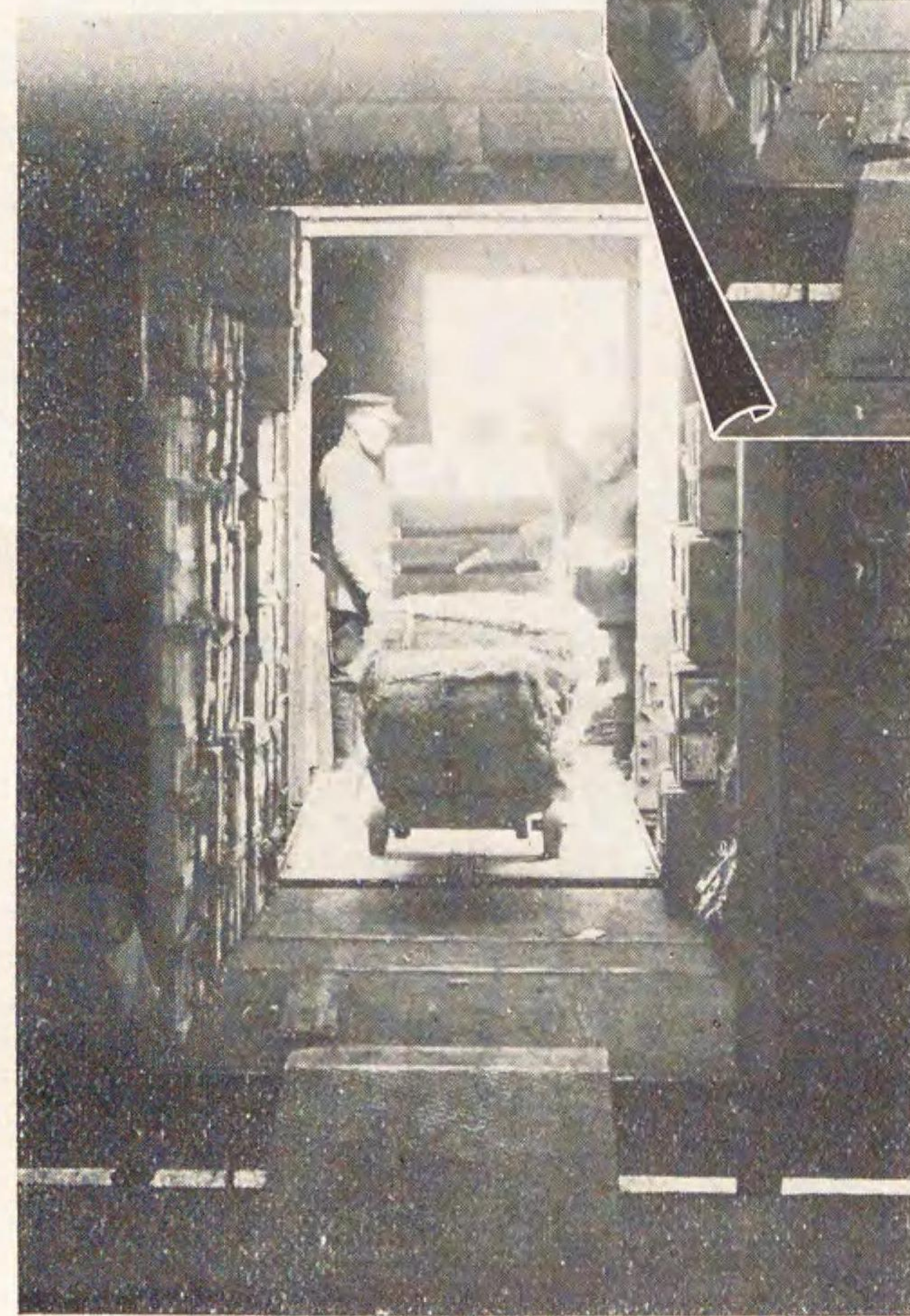
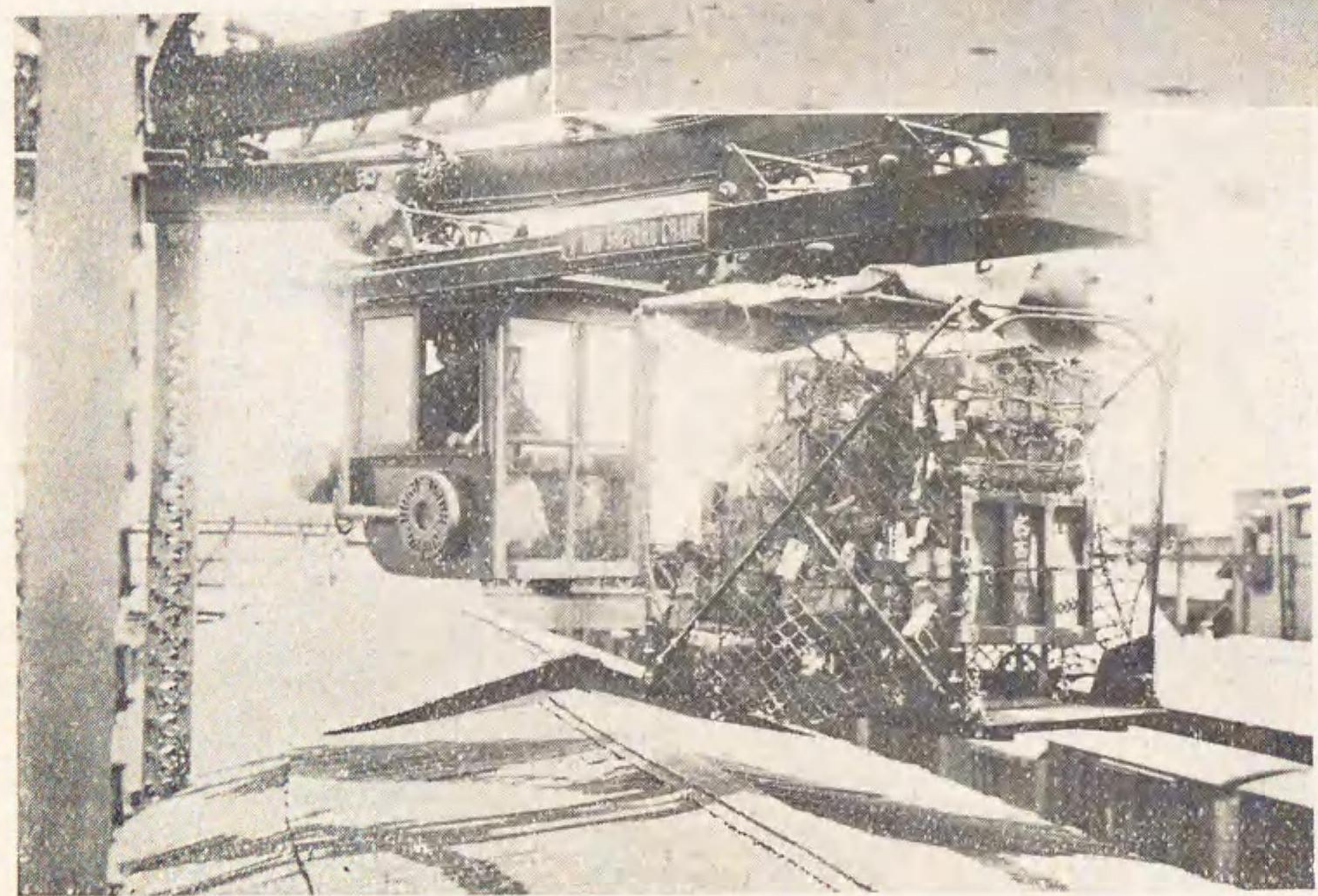
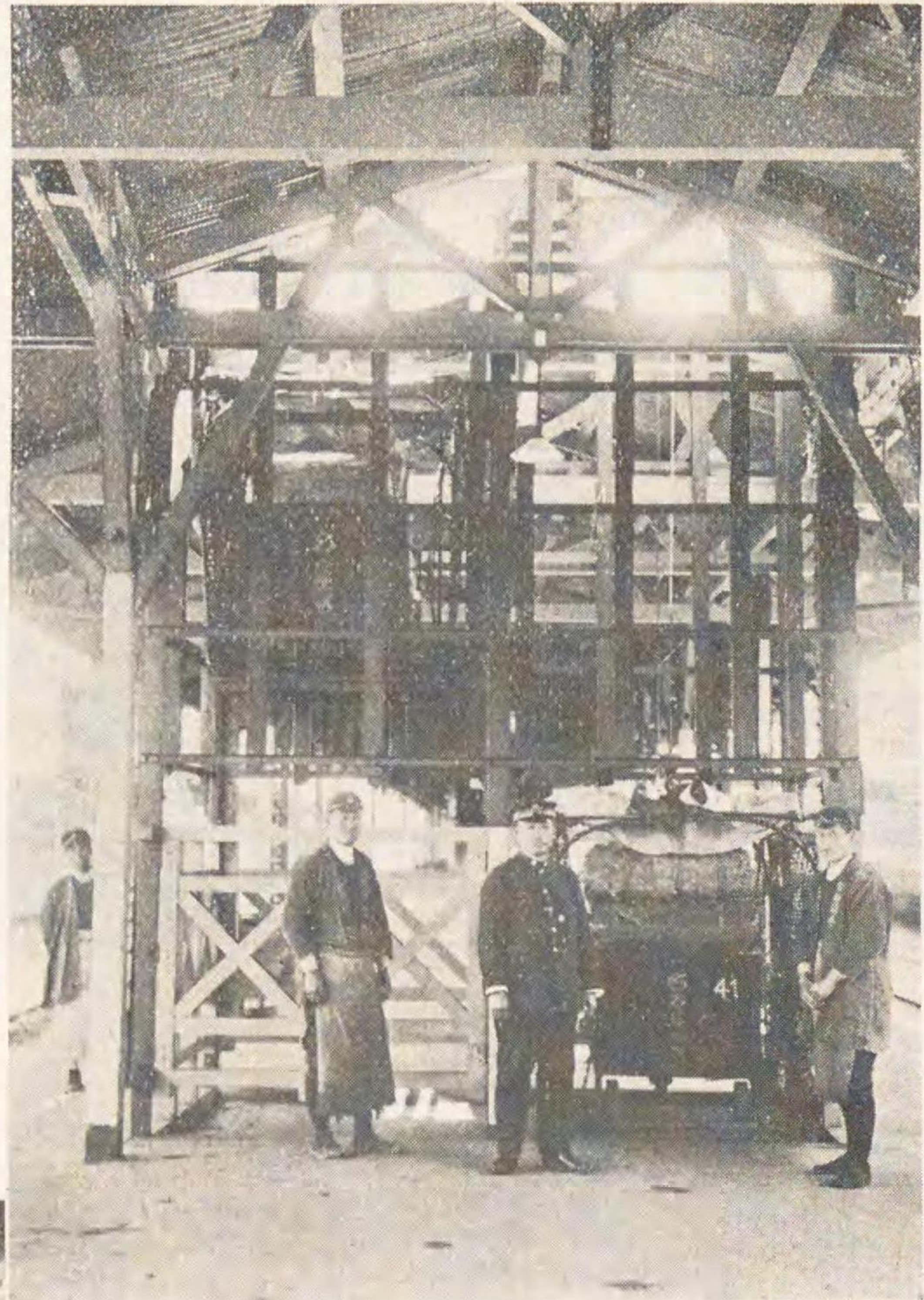


小口扱貨物受託監査員貨車積込手押車利用検量

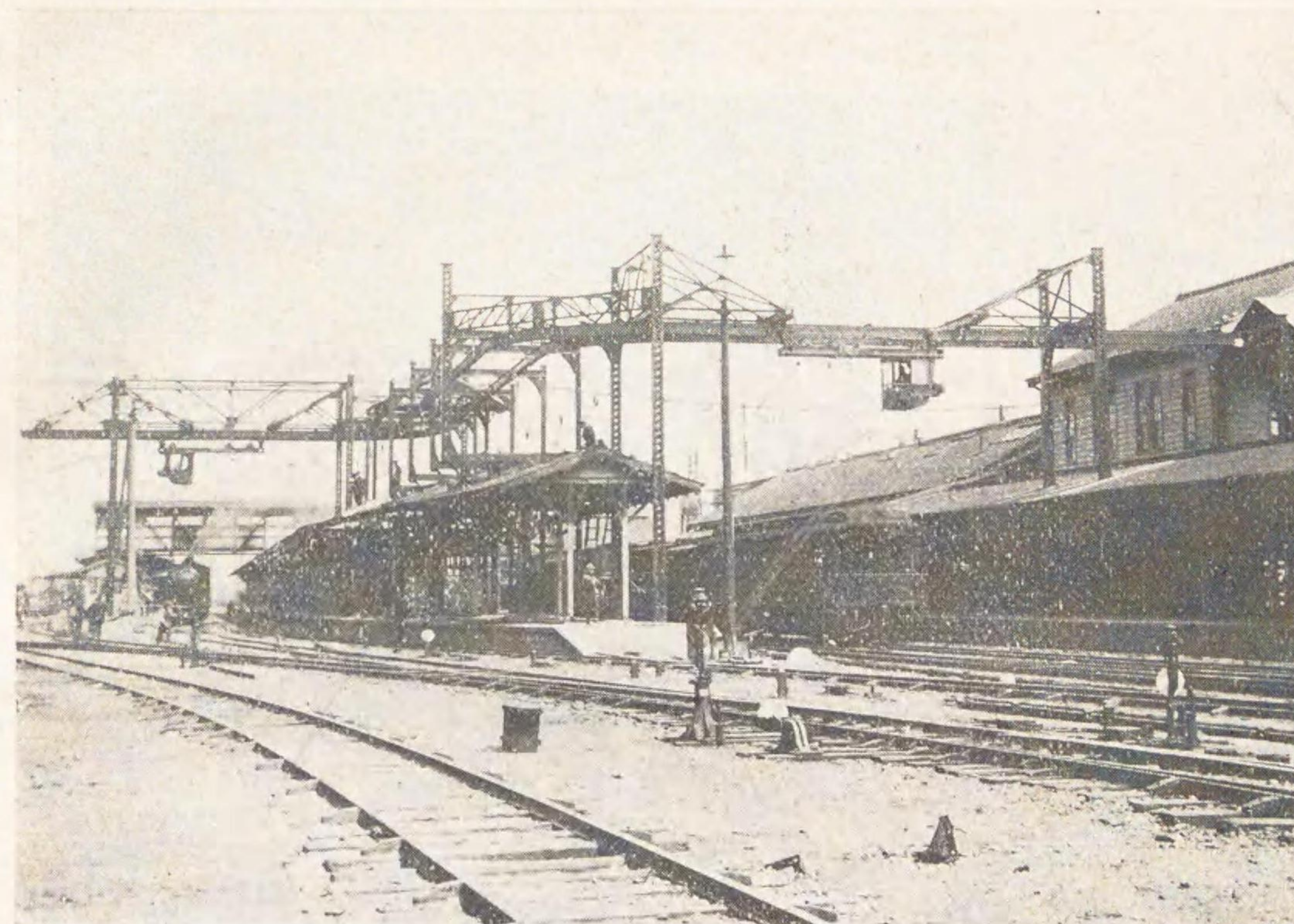
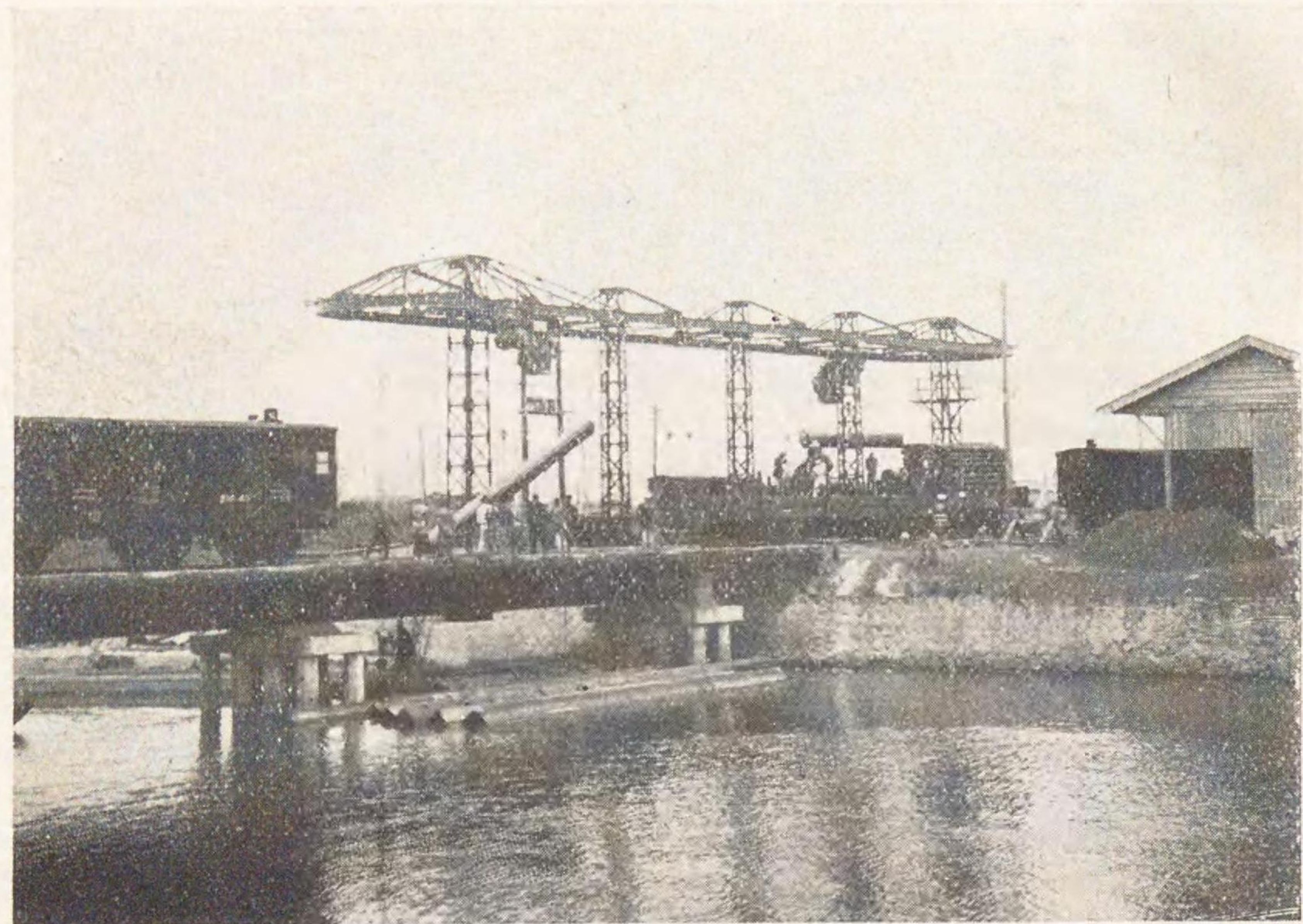


小口扱貨物發送線路越

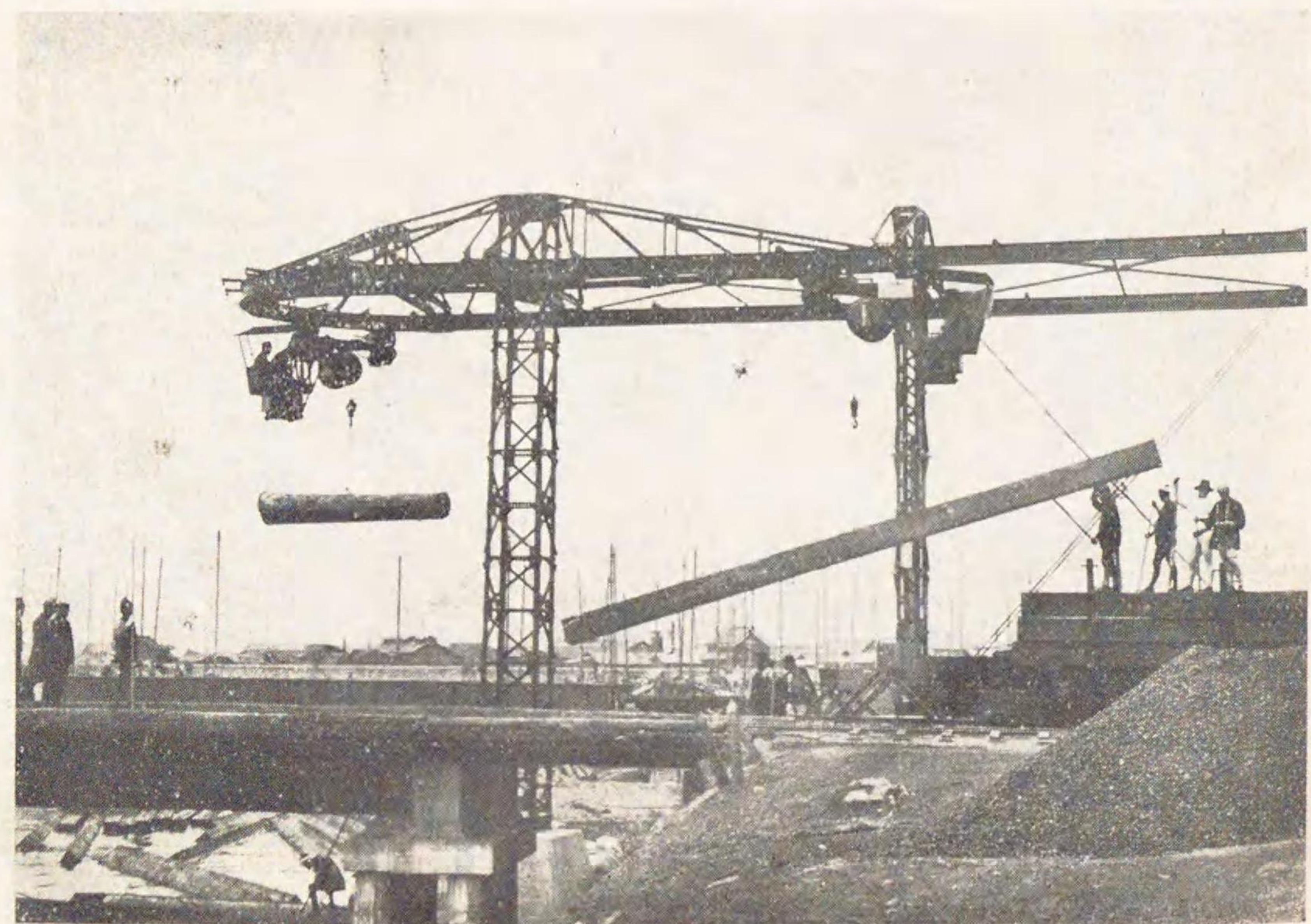
テルファー



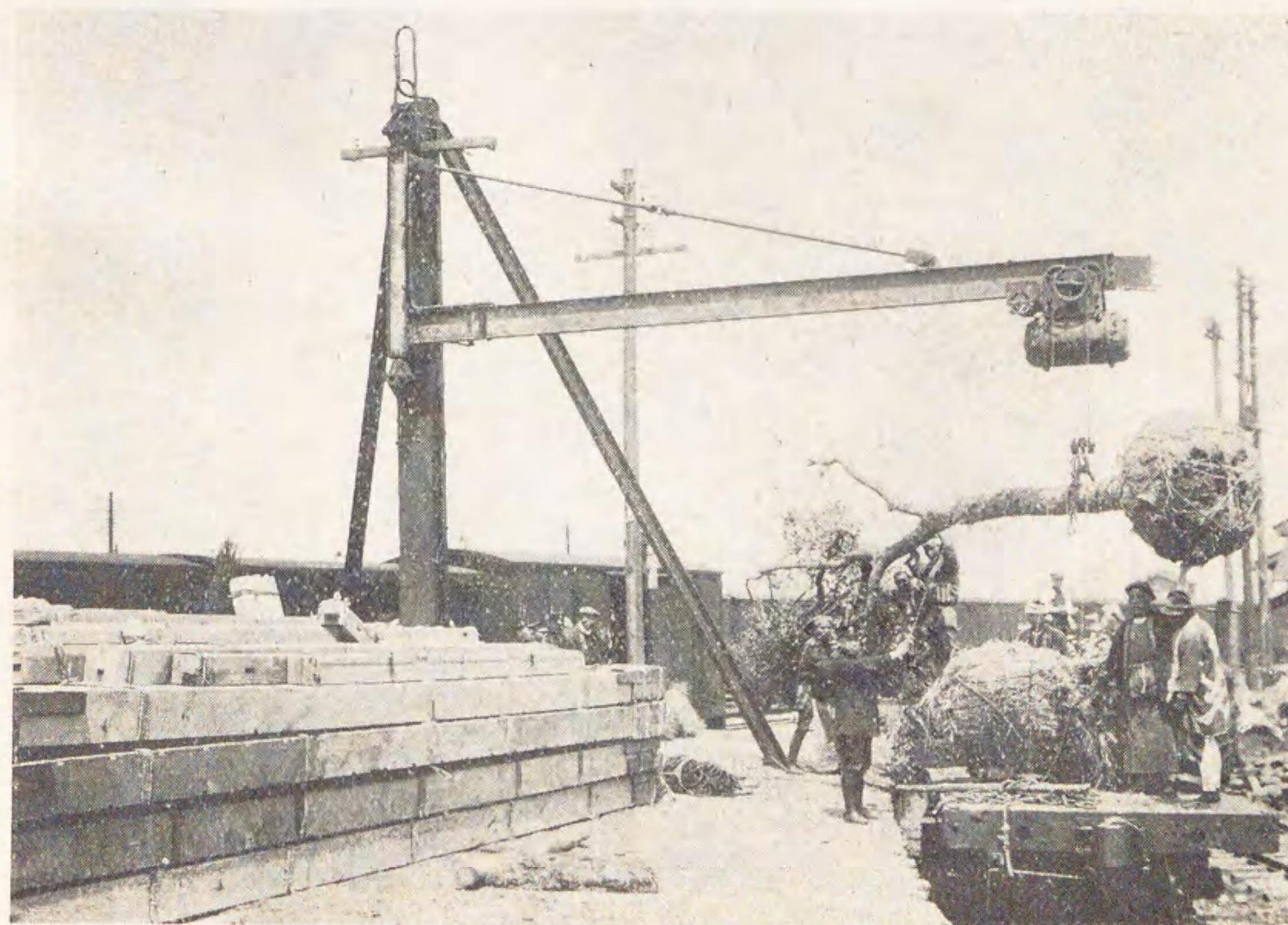
貨車橋板架設
荷物運搬作業



テルファアの全影

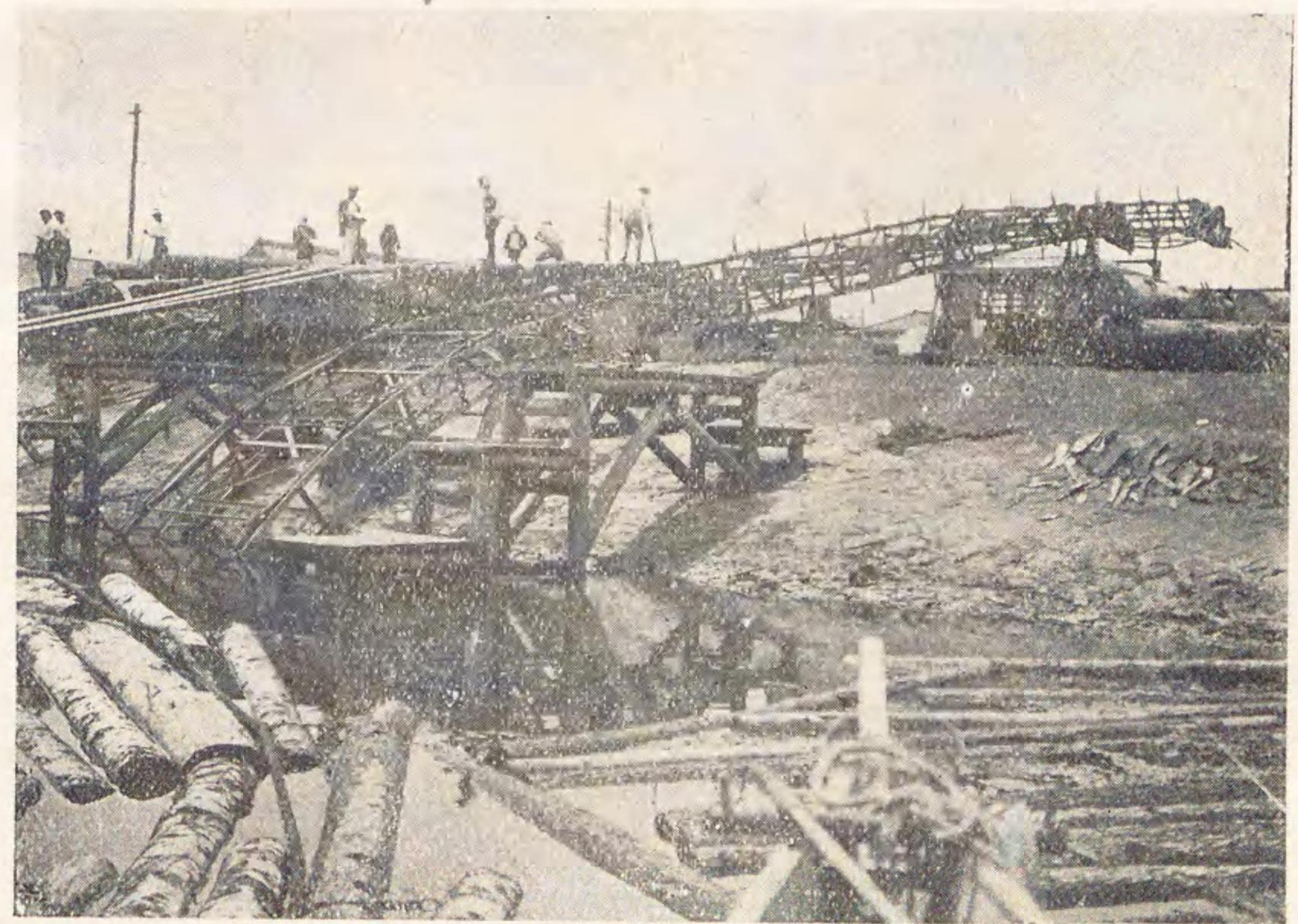
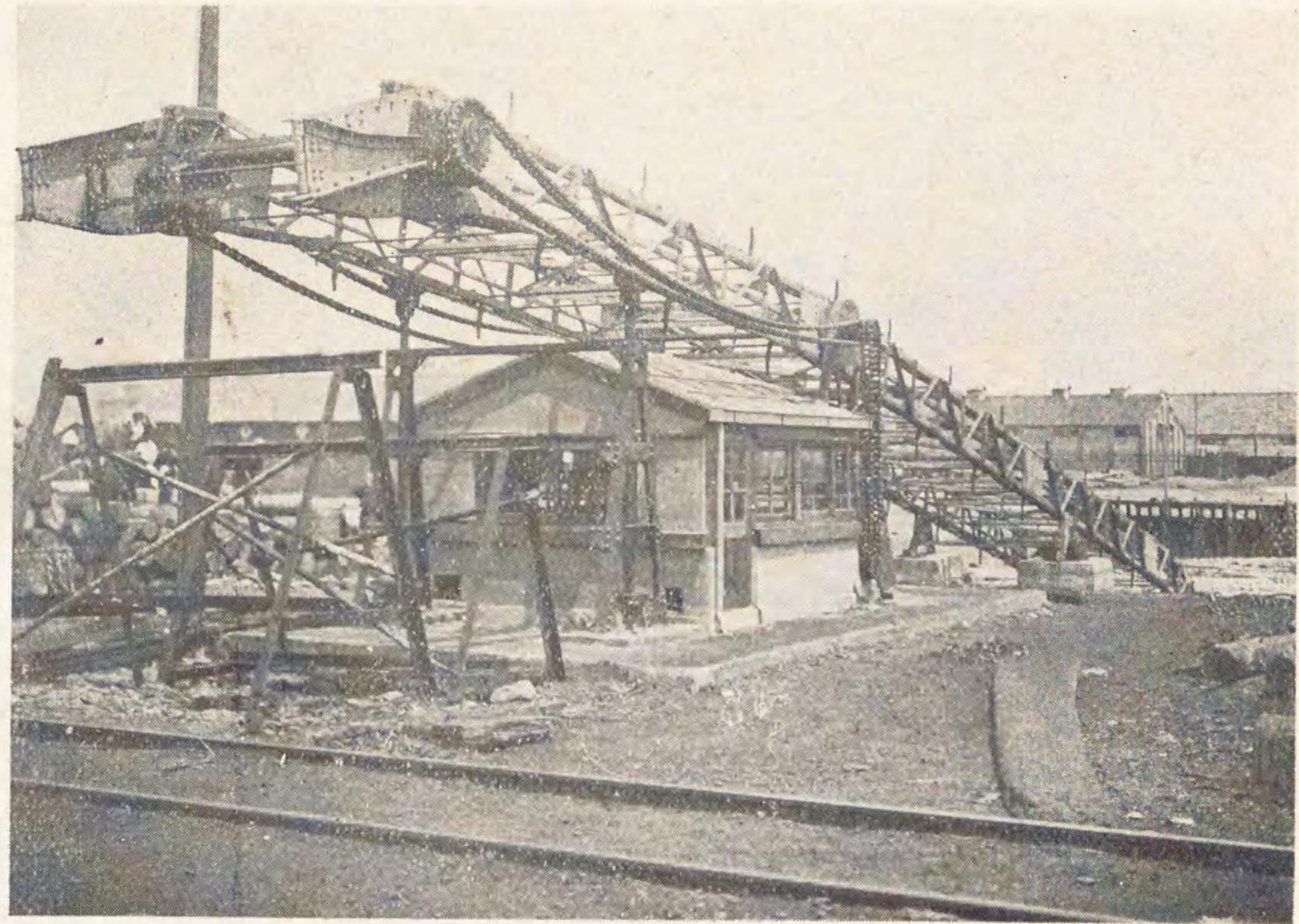


テルファア木材水揚並貨車積込状態

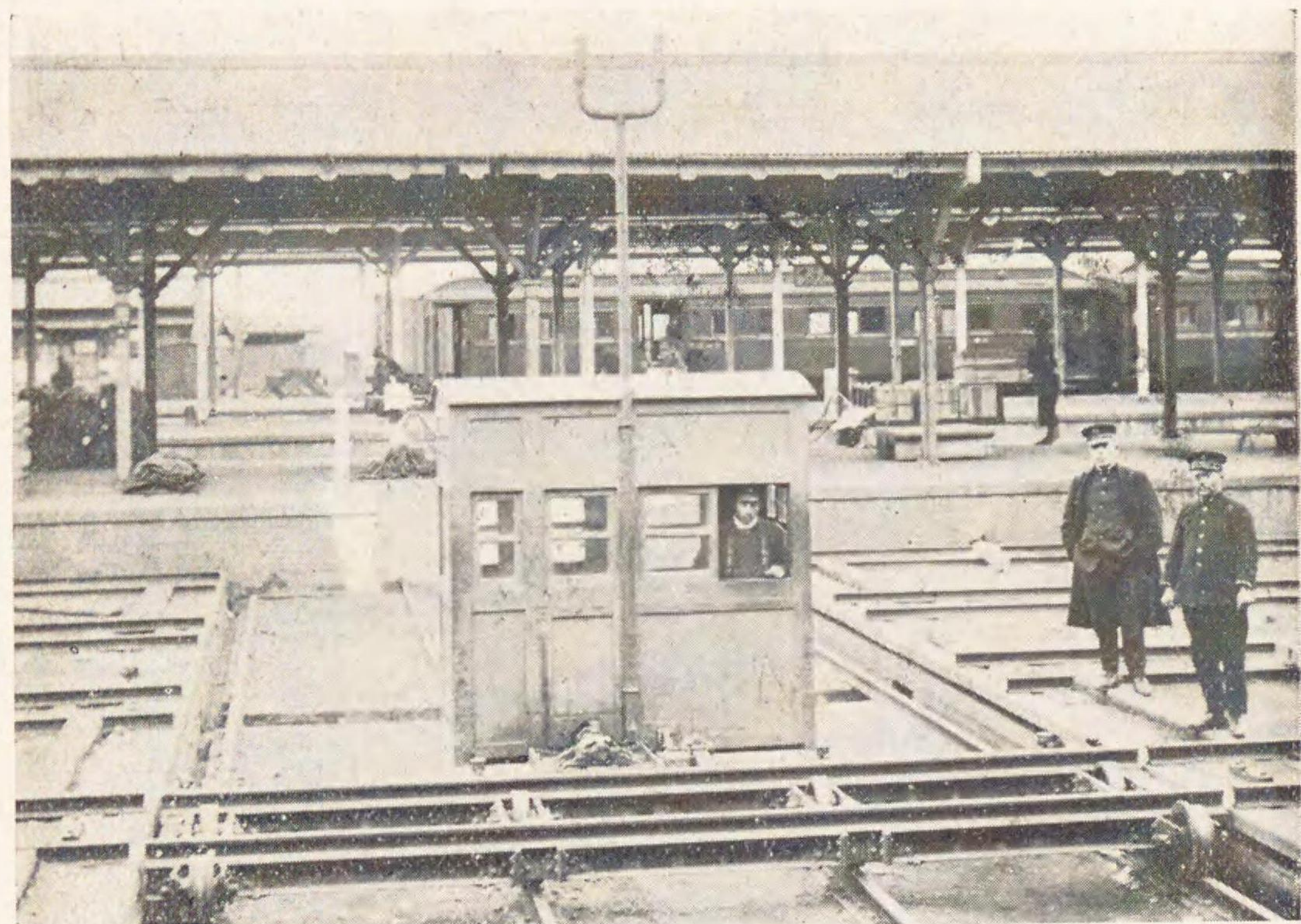


電動式ジブクレーン

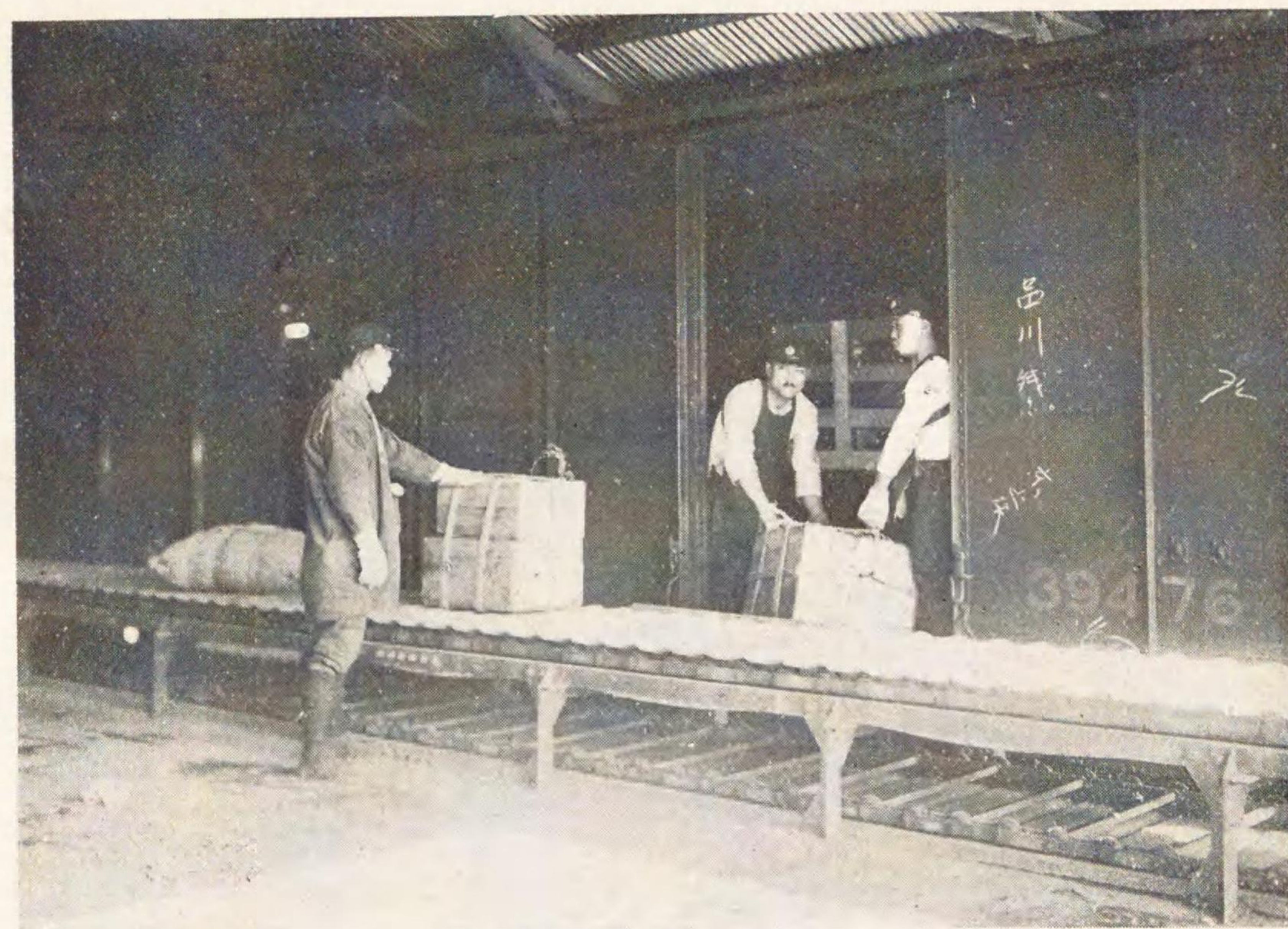
コンベヤー
小口扱貨車積込



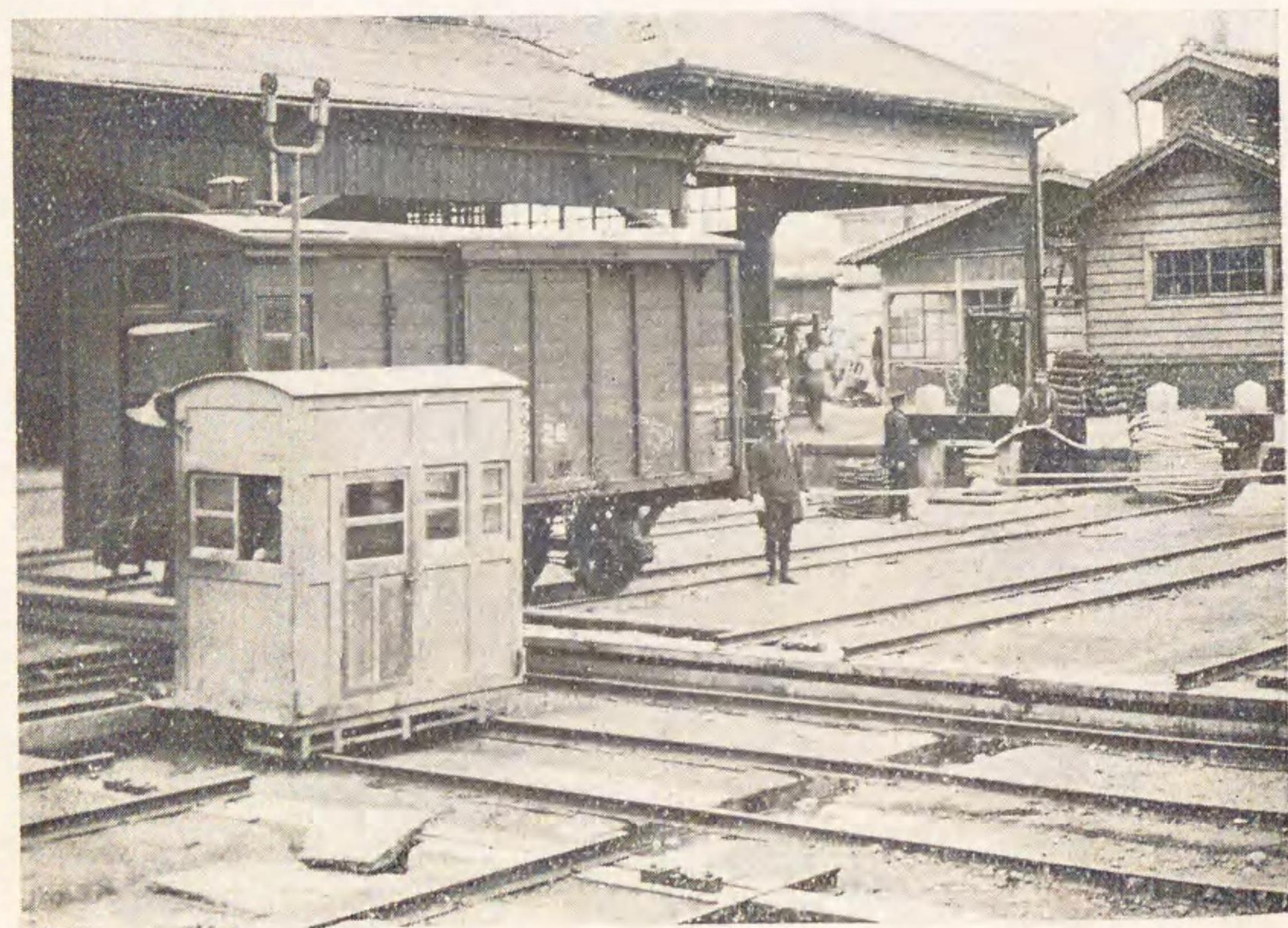
コンベヤー



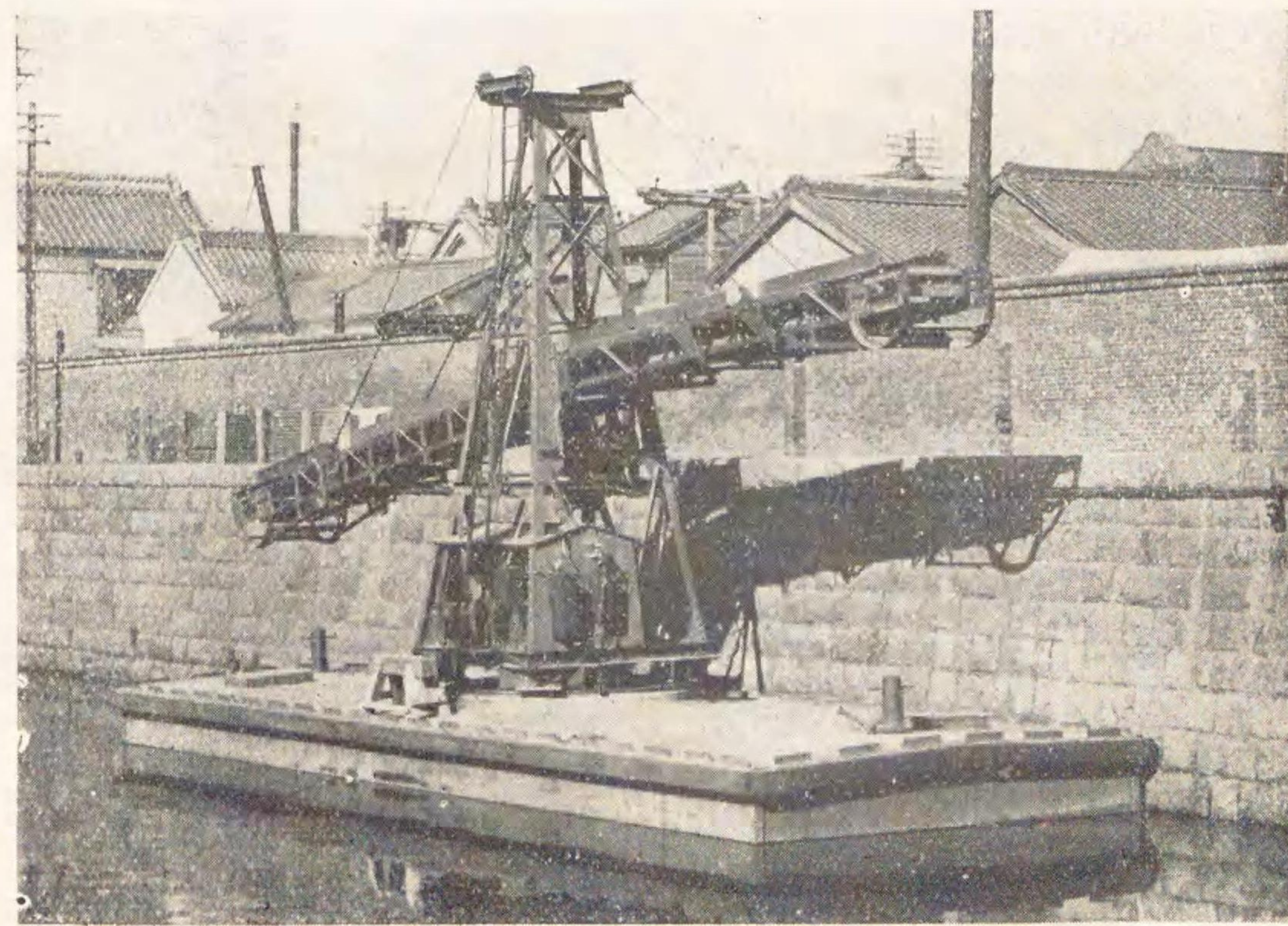
電動式トラバース



コンベヤー小口扱貨車積込



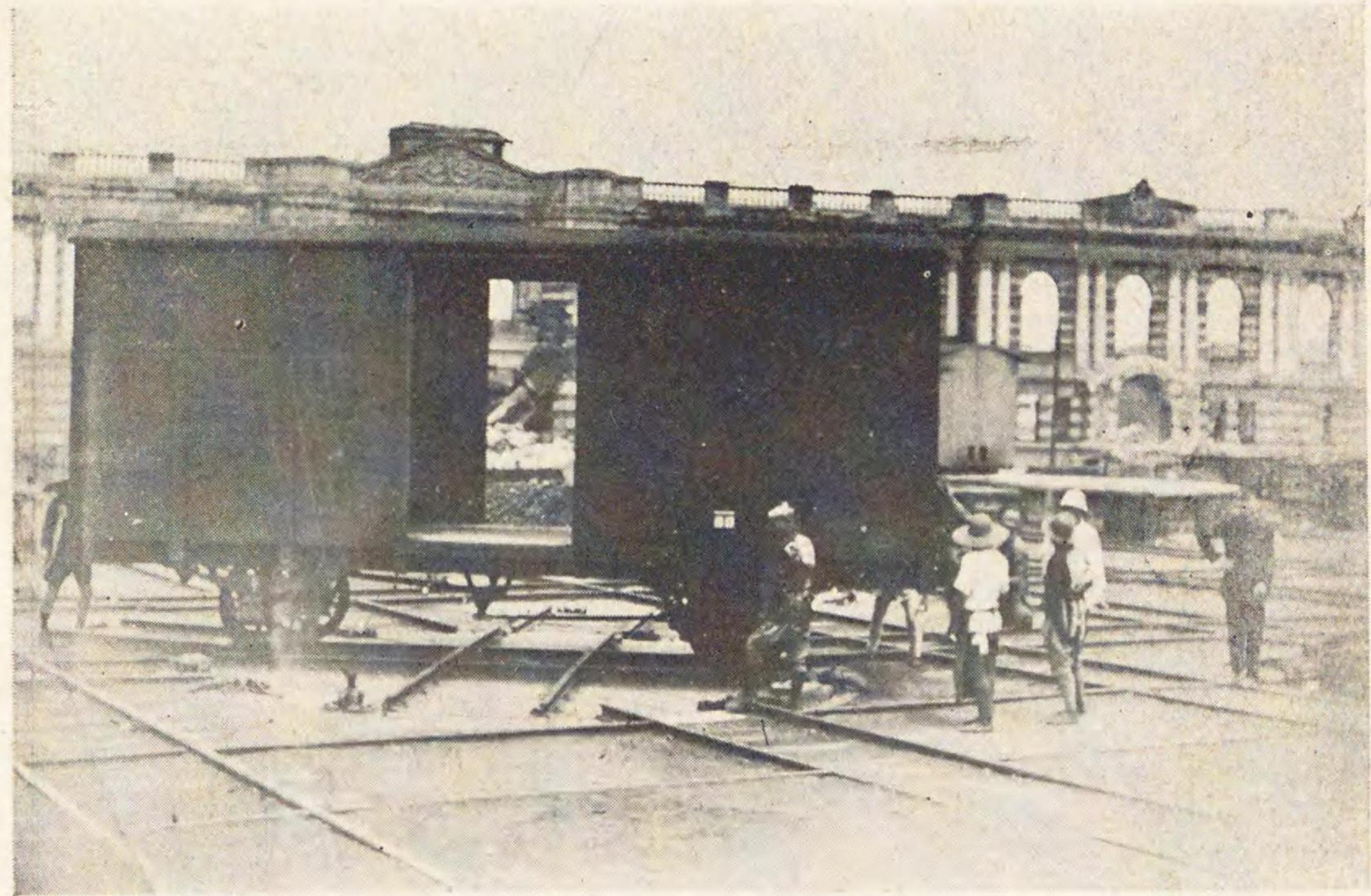
トラバース及キャップスタン



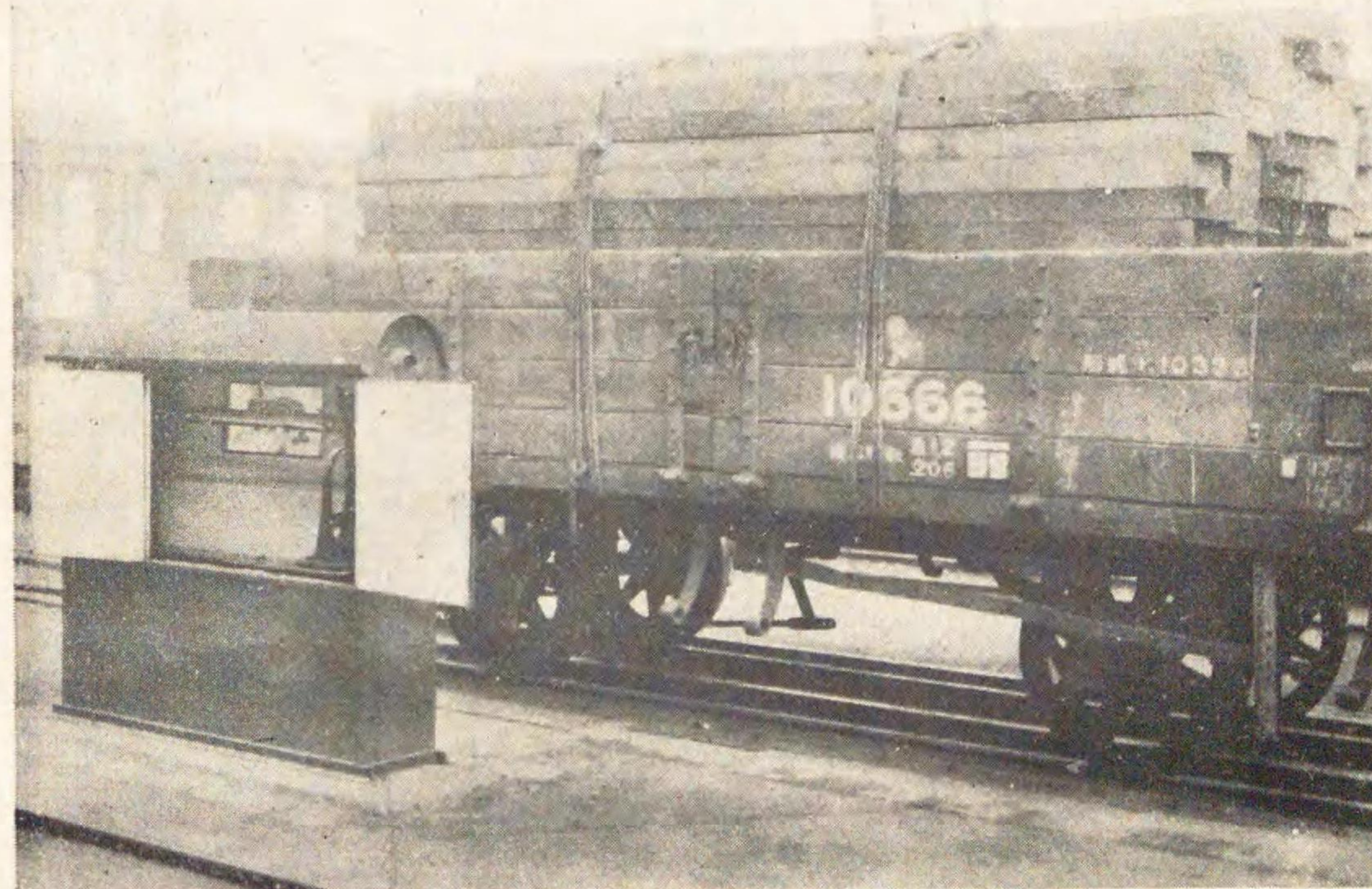
フローティング アンロード コンベヤー

刊 行 の 辭

本書は曩に國有鐵道に於て貨物運送に關する各般の規定類を整理改廢し、新に貨物運送規則並同取扱細則を制定せられました際、法規の精神を現業従事員に徹底せしめ、其の活用に萬全を期するの趣旨に據り、鐵道省に於て直接之が立案審議の衝に當られし澤井事務官（等級及賃率關係）、佐藤事務官（運送關係）、飯田事務官（輸送關係）、早川事務官（連帶運輸關係）、山脇事務官（事故賠償關係）の五氏の嚴密なる校訂補筆並當時の運輸局長種田閣下の序文を以て完成を見るに至りましたものでありますが、其の後急行便扱の廢止、特別小口扱の設定に際して一部分の改正を加へ、今回集貨制度の新設を機とし、更に飯田事務官及佐藤事務官の指導の下に全般に亘り改訂を施し、益々本書の完璧を見るに至りましたことは讀者と共に欣幸とする所であります。



轉 車 臺



貨 車 檢 量

茲に諸氏の御盡力に對し深甚なる謝意を陳ぶると共に、芳名を録して特に謝意を表する次第であります。

昭和三年一月

發行者 謹識

序

人は往々旅客となり鐵道を利用する事實を熟知するも、我が國民生活を支持する物資の約七割が鐵道に依て移動せらるゝの事實を閑却する者もないではない。吾人の衣、食、住、其の何れに就て觀るも鐵道の運送に依らざるもの果して幾何ぞ、又吾人が都會生活を爲す場合に於ては一日として鐵道の運送なくしては生活し得ざることば敢て言を俟たざる所である。従て又我が六千萬の國民は、其の生活の背後に晝夜塵埃を浴びながら貨物運送作業の實體に従事して居る多數従業員の勞苦あることを忘れてはならない。

鐵道の貨物運送は畢竟斯かる現業員の額の汗が凝結したる賜物に外ならぬのである。

這般國有鐵道に於て制定せられたる貨物運送規則及同取扱細則は既に其の制定の理由として述べたるが如く、貨物運送並取扱作業の基準となるもので

あつて之が實際の運用に際しては貨物の取扱に従事する職員、殊に直接外部荷主公衆に接觸する現業員諸士の力に俟つ外なく、此等は成るべく各般の事情を考慮して公平且實際に適應するやう制定せられたるものであるが、社會各般の作業は其の内容誠に複雑なるのみならず、鐵道の貨物は其の取扱品種として殆んどあらゆる物品を網羅し、國民生活、一國の産業に最も重大なる關係を有するが故に、此の複雑なる人生の總ての現象、此の流動して已まざる世態、國際的に運動する經濟界等各種の現象を悉く實生活に適切なるやう規定するは實際に於て不可能である。而も總て法規類は死物であつて、之を運用するの妙は人に在る。畢竟法規は個々の場合に於ける約款の内容たるべきものを取纏めて之を示したるに過ぎないから、法條の末端に囚れて之が解釋を爲すときは、却て其の精神を誤るの結果を招致するものである。依て斯業に従事するものはよろしく法規の研鑽に勗め、克く其の精神を會得して之が運用に萬全を期すべきである。

本書は即ち當局貨物課澤井元之、佐藤英夫、配車課飯田律爾、總務課早川慎一及官房文書課山脇秀輔の五氏の嚴密なる校訂補筆の下に成りたるものであつて、鐵道運送の根本觀念たる鐵道及運送の概念より説き起し、鐵道經營の最も難問題たる賃率論即ち賃率制定の基礎、運賃理論、賃率制定の要件、運賃政策並等級決定の理由、等級査定標準等に及び、貨物運送の實施に對しては貨物の受託、運送、引渡、配達、處分、錯誤及事故に就て詳述するの外、代金引換制度、貨車運用、連帶運輸、帳表類の取扱方に至る迄之を平明懇切に説明せるは、日常現場に於て直接貨物の取扱に従事する職員の好資料たるのみではなく、一般鐵道業務に干與する者にこりても亦好個の同伴たるべきを信じ、茲に囑に應じて一言序する次第である。

大正十五年仲秋

鐵道省運輸局長室にて

種 田 虎 雄 識

例言

一、本書は鐵道貨物運送の根本法規たる鐵道營業法、鐵道運輸規程及最近鐵道省に於て制定せられたる國有鐵道貨物運送規則並同取扱細則、貨物輸送手續其の他關係規定に據り貨物の受託、運送、引渡、處分、代金引換、事故、貨車運用、連帶運輸、運輸帳表等に關し、主として現業に於ける取扱方に就て詳述したるものである。

二、尙ほ本書に於ては貨物運送の實施に就ての外鐵道貨物運送の根本觀念たる鐵道及運送の概念を明にし、鐵道經營の難問題たる賃率論に及び賃率制定の基礎、運賃理論、賃率制定の要件、運賃政策等級制定の理由、等級決定の標準等に就ても亦論述してある。

三、本書に記載せる外國鐵道に於ける事例に關しては、本邦に於ては就て之を確むべき文獻に乏しきが爲め、或は現に實施する所と多少相違するものなきを保し難きも、彼此比較研究上亦無用のものにもあらざるべきが故に之を參考として掲げたるものである。

四、本書記載事項中諸設の法令達示に根據を有するものは、其の因て來る法條達示の番號を掲げて讀者研鑽の便に資し、常時引用せる法令達示の名稱は之を左の如く要約してある。

國有鐵道貨物運送規則	貨物規則
國有鐵道貨物運送取扱細則	貨物細則
貨物輸送手續	輸送手續
貨物集配取扱手續	集配手續
荷物代金引換規程	引換規程
荷物代金引換取扱手續	引換手續
貨物運輸帳表並收入諸拂戻取扱手續	貨物帳表
事故調査並損害賠償處理規程	事故規程
連帶運輸規則	連帶規則
連帶運輸取扱細則	連帶細則
連帶運輸機關相互計算手續	連帶計算手續

昭和三年一月

編者識

最新 鐵道貨物運送目次

第一章 總說

第一節 運送の概念

運送の意義—運送の要素—運送の分類

第二節 鐵道運送

鐵道の意義—鐵道運送の意義—鐵道運送の分類

第三節 貨物運送

貨物運送の意義—貨物運送の種類—貨物運送の特質

第二章 貨物運賃及料金

第一節 運賃總說

運賃の意義—運賃制定の條件—運賃決定の原理—賃率制定の要件—運賃政策—賃率の分類

第二節 貨物の等級 三九

總説―貨物等級制度―等級査定標準―國有鐵道の貨物等級制(參考)英米鐵道の等級制

第三節 貨物運賃の種類 五三

普通運賃―特種貨物に對する運賃―特別賃率―特約及特定運賃

第四節 貨物諸料金 六六

集貨料―配達料―貨物留置料―貨車留置料―貨物保管料―秤量料―積卸機使用料―車輛廻送料―貨主處分手數料

第五節 貨物運賃及料金の計算 七五

運賃算出の原則―貸切扱運賃の計算方―級外品運賃の計算方―貨物運賃の割増―潤大品の運賃割増―最低運賃―増賃金―増運賃―運賃及料金の收受―特定賃率の適用方―(參考)歐洲鐵道に於ける貨物運賃制度

第三章 受託 一三三

第一節 受附 一三三

貨物受託の義務―受附時間―貨物の集貨―貨物運送狀―貨物運送狀の記入方―貨物託送の際提出すべき書類

第二節 發送監査 一五五

監査事項―荷造及容器―荷札―荷票―重量の計算方―秤量

第三節 運送の引受 一七〇

貨物の引受―火藥類及危險品の受託―死體の受託―動物の受託―貨物通知書―貨物通知書の作成方―貨物通知書の處理方―貨物假通知書―貨物引換證―船荷證券―免責特約

第四章 運送 一九七

第一節 貨車及附屬品の準備 一九七

貨車の準備―貨車附屬品の準備

第二節 積卸 二〇一

一貨車を使用する貨物の積載制限—二車以上を要する長尺物の積載—混載制限—貨物の積付方—火薬類及危険品の積卸—貨物の積卸負擔—積卸時間

第三節 封 印……………二二四

貨車の施封—施封の方法—貨車の開封

第四節 車 票……………二二八

車票の種類及其の用法—車票の記入方—車票以外の標示

第五節 附添人及貨物の保護……………二二六

附添人を附する場合—附添人の乗車方—附添人の携帯品其他

第六節 運送順序及運送経路……………二三二

運送順序—運送経路

第七節 受授及通知書等の送付……………二三七

受授—通知書等の送付

第八節 小口扱及特別小口扱貨物の輸送……………二四三

輸送方法の區別—積合輸送—緩急車積輸送—發送日指定輸送—急行便貨物

第九節 貨車輸送……………二五二

貨物列車の分類—列車の組成—集結輸送

第五章 到着及引渡……………二五八

第一節 取卸及引渡……………二五八

貨物の到着—引取時間—貨物の引渡—貨物の配達—引渡期間—(参考)歐洲鐵道に於ける引渡期間制度

第二節 引渡の支障……………二八〇

引渡不能—貨物の公賣—貨物の寄託

第三節 特別到着監査……………二八四

到着監査—監査報告

第六章 貨物の處分……………二八六

貨物の處分權—處分の請求—處分の申込ありたる場合の處置—帳表類其
の他の取扱方—運送不能—運賃、料金の追徴及拂戻—處分手數料其の他
の收受—處分貨物の保管及送還

第七章 品名及數量等の相違……………二九八

運賃、料金の整理—正當運賃の計算方—増運賃の收受—(参考)獨逸鐵道
に於ける増運賃規定

第八章 臨時の約束に依り運送する貨物……………三〇四

總説—濶大貨物—鐵道車輛—汚穢なる物—私有貨車

第九章 軍事輸送……………三二三

軍事輸送の意義—軍用貨物の受託—軍事輸送料金—軍用貨物の運送

第十章 錯誤及事故……………三二八

損害及錯誤發見—無通知貨物—荷崩及貨車故障—過積—貨物不著

第十一章 事故調査及損害賠償……………三三三

事故の種類—事故報告—事故調査—證明書の發行—荷主搜索—貨物搜索
—損害賠償—(参考)獨逸鐵道に於ける事故調査及損害賠償

第十二章 代金引換……………三三四

代金引換の概念—代金引換手數料—代金引換貨物の受託—引換代金の收
受—引換代金の支拂—貨主の指圖—關係帳表類

第十三章 貨車運用……………三四五

第一節 貨車……………三四五

有蓋貨車及無蓋貨車—貨物緩急車—代用緩急車—專屬貨車—專用貨車—
私有貨車—連帶線所屬貨車

第二節 貨車及附屬品の運用……………三五七

運用事務の組織—貨車の配給—貨車停留時間—覆布及綱—貨主所有の附

屬品—車馬積用具

八

第三節 集配報告……………三六八

總說—各驛共通の報告—特別驛の報告

第十四章 連帶運輸……………三七八

第一節 總 說……………三七八

連帶運輸の意義—相次運送人の責任—連帶運輸の得失—連帶運輸の種類

第二節 連帶貨物の運送……………三九一

連帶運輸區域—扱種別—運賃及増賃金—接續驛二以上ある場合の取扱方

—帳表類の記載方—貨物の附添入

第三節 直通貨車及附屬品……………三九七

直通運轉—貨車及附屬品の運用—貨車往復期間—迎車—貨車使用料—貨

車遲滯料—貨車通過料—貨車料金の計算方

第十五章 貨物運輸帳表類並收入諸拂戻……………四〇四

第一節 收 入……………四〇四

運輸收入帳表—收入報告帳表—後納及豫納扱貨物

第二節 拂 戻……………四一三

運賃、料金其の他の拂戻—拂戻證憑及報告帳表—特定貨物運賃割戻—集

貨證明—配達證明

第三節 日滿聯絡貨物收入帳表……………四一九

普通帳表—特殊帳表

第四節 帳表類の取扱方及保存期間……………四二一

帳表類の取扱方—帳表類の保存期間

附 錄

商法(抜萃)……………四五〇

鐵道營業法……………四六四

鐵道運輸規程……………四六九

目 次

九

荷受人及荷送人を確知すること能はざる鐵道運送品の公告に關する件……………四八〇

火藥類鐵道運送規程……………四八〇

鐵道運輸規程第百條に於ける擔保物取扱手續……………四七三

最新鐵道貨物運送目次終

第一章 總 說

第一節 運送の概念

運送の意義

運送とは人又は物の所在を移動することである。從て運送の目的物たる人又は物は、法律上及事實上其の所在を移動することの出来るものでなければならぬ。而して運送の目的たる人とは生命を有する人間を謂ひ、死亡せる人間は茲に謂ふ人ではない。故に死體は物に屬し之が運送は物の運送である。又運送の目的たる物とは一定の空間を占むる有體物であつて、其の所在を移すことの出来るものなるを要するが故に不動産即ち土地及其の定著物は之を含まない。然し事實上は其の所在を移動することの出来る場合でも法律上之を禁止又は制限せらるゝことがある。例之ば發賣頒布を禁ぜられたる印刷物、鑿造の有價證券の如き違法の物品は、其の頒布、使用等の爲め運送することを禁ぜられて居る。然し官憲が此等の物品を押し、之を廻付する爲め託送する場合には固より鐵道貨物たることを妨げない。其の他營業として信書を送達するが如きことは郵便法に依て禁止せられ、又傳染病毒汚染物、一定數量以上の火藥類等を運送する場合には、當該官署の許可又は認可を必要とするから、其の手續なくしては運送を許されないのである。運送は人又は物の所在を移動することであるから、之を行ふには人又は物が經過すべき通路及通路を經

運送の要素

過する運動の根源たる動力を必要とし、且つ多くの場合には人又は物を收容すべき運搬具を要する。此等を運送の三要素と謂ふ。而して通路とは運送の行はるゝ場所を謂ひ、陸上運送に在りては道路、軌道、鐵道、索道、管等がある。動力には原始的なる人力及動物力があり、又風力及水流を利用することがある。更に人工を加味し複雑なる機械を使用して蒸氣、電氣又は瓦斯等を利用することがある。運搬具には人の身體又は動物等もあるも、最も普通に用ゐらるゝものは陸上運送に在りては荷馬車、鐵道の客貨車其の他の車輛類である。然し運送の爲め特に運搬具を必要としないことがある。例之ば動物を運送するとき之を器具に收容せず、其の儘歩行せしむる場合及鐵道に於て車輛を其の動力に依り又は列車に連結して運送する場合の如きであるが、學問上からは此の場合にも運搬具と運送の目的物とが物質的に結合して居ると觀ることが出来る。尙ほ液體を運送する場合に用ふる管道の如きは通路であつて、同時に亦運搬具を兼ねるものと謂ふべきである。

運送の分類

運送は之を觀察する見地の異なるに従ひ種々に分類することが出来る。今其の主なるものを擧ぐれば左の如くである。

一、運送の行はるゝ通路に依る區別

1、陸上運送 地表又は地下に行はるゝ運送である。高架鐵道架空線の如きは土地に定著する建造物であるから、之に依り運送せらるゝ場合も亦陸上運送と看做すことが出来る。尙ほ我が商法に於ては

湖川、港灣内に於ける運送をも亦陸上運送に含めてある。

陸上運送は更に之を左の如く分類することが出来る。

イ、道路運送 普通の公道又は私有道路上に行はるゝもの

ロ、鐵道運送 軌條を敷設したる通路上行はるゝもの

ハ、索道運送 地上に支柱を建植して鋼索を架し、之に運搬具を吊し鋼索を廻轉せしめて行ふもの、

之は主として山間に於て貨物の運送に用ゐらる。

ニ、管道運送 地中に埋設したる鐵管に依り行はるゝもの、之は主として石油、水等の液體の運送に使用せらる。

2、水上運送 海洋、河川、湖沼等の水上に於て行はるゝ運送であつて、之を左の二種に分類することが出来る。

イ、海上運送 船舶に依り海洋、港灣に於て行はるゝもの

ロ、内水路運送 船舶、舟、筏等に依り河川、湖沼等陸地に圍まれたる水上に於て行はるゝもの

3、空中運送 空中に於て飛行機、飛行船等の航空機に依り行はるゝもの

二、運送の目的に依る區別 運送すべき目的物の種類に依り旅客運送及物品運送に分類することが出来る。而して旅客運送とは人の運送を目的とするものを謂ひ、物品運送とは物の運送を目的とするものを

謂ふ。

三、運搬具に依る區別 運搬具の種類に依り之を人又は動物に依る運送、汽車運送、電車運送、自動車運送、馬車運送、荷車其の他の車輛類に依る運送、船舶運送、舟又は筏等に依る運送、航空機運送、輸送管に依る運送等に分類することが出来る。

四、動力に依る區別 動力の種類に依り之を人力運送、動物力運送、風力運送、蒸汽力運送、電力運送、瓦斯力運送、壓縮氣力運送等に分類することが出来る。

五、運送の行はるゝ地域に依る區別 運送の行はるゝ地域に依り之を内國運送及國際運送に分類することが出来る。而して内國運送とは一國內に行はるゝ運送を謂ひ、國際運送とは一國と他國との間に行はるゝ運送を謂ふ。

第二節 鐵道運送

鐵道の意義

鐵道たる語に廣狹の二義がある。廣義に於ける鐵道とは道路又は道路外に軌條を敷設して特殊の通路を造り、其の上に動力を用ゐて車輛を運轉し、人又は物を迅速且つ大量に運送する設備を謂ふ。鐵道が軌條を敷設したる特殊の通路を有する設備であることは、其の發達の沿革に徴し又其の名稱自體より觀るも明かである。即ち鐵道、鐵路、Railway, Railroad, Eisenbahn, Chemin de fer 等日、支、英、米、獨、

佛其の他の各國語は孰れも此の意義を明示するものである。之は鐵道の本質を形成するものであつて、此の點に於て鐵道は之を馬車、自動車の如き他の陸上運送機關と區別することが出来る。而して他に鐵道の特質とせらるゝものは孰れも此の點より生ずる當然の歸結である。例之ば鐵道が特殊の車輛を必要とするは、軌條より成る特殊の通路上を走行する爲めである。又鐵道が獨占的性質を帶ぶるは、此の特殊の通路と之に相應する特殊の車輛及運轉方法を必要とする結果であつて、特殊の通路を有することに依り土地の天然的状态と關係すること多く、其の起業に對し國家其の他の公共團體の干渉を要し、鐵道の特許及之に伴ふ土地收用法の適用の如き特殊の問題を生ずるのである。

鐵道の動力は蒸汽、電氣、人力、馬力等其の種類を問はないが、孰れも動力を利用するものなるを要する。又運搬具たる車輛は機關車、客車、貨車、汽動車、電氣機關車、電車等其の構造の如何を論じない。更に又鐵道に依り運送せらるゝものは人のみのこと、物のみのこと、或は此の兩者を併せて運送することがある。尙ほ鐵道の近世交通機關として重要な地位を占むる所以は、鐵道が單純なる通路の一種ではなく、迅速且つ大量の運送を爲し得べき設備なるが爲めである。

次に狹義に於ける鐵道とは道路以外の地に軌條を敷設したる特殊の通路に於て、蒸汽又は電氣動力を用ゐて車輛を運轉し、人又は物を大量迅速に運送し且つ一般公衆の用に供せらるゝ設備を謂ふ。而して道路以外の地に軌條を敷設することは我が法律上鐵道と軌道とを區別する要點である。即ち軌道トラムウェーとは大正十年

四月法律第七十六號軌道法に依り支配せらるゝ陸上交通機關を謂ひ、道路の補助機關として鐵道とは異なる使命を有するものである。鐵道と軌道との區別は動力の相違に在るのではなく、大體に於て之を道路上に敷設するか否かの點に在る。軌道は通例公共道路上に敷設せらるゝを原則とし、特別の事由ある場合に限り専用の軌道を敷設するのである（軌道法第二條）。之に反し鐵道は或る地點間の輸送を目的とするが故に道路以外の地に敷設するを原則とし、鐵道用地内は公衆の通行を禁じ且つ妄に鐵道地内に立入りたる者は處罰せらる（鐵道營業法第三七條）。

曩に動力の區別は鐵道の觀念に影響しないと述べたが、狹義に於ける鐵道の動力は蒸汽又は電氣動力とし、人力若は馬力の如きに依るものは之を鐵道の觀念より除外するのである。現に地方鐵道に就ては法律上人力又は馬力其の他に之を動力とすることは出来ないことになつて居る（地方鐵道法第二條）。此の如く鐵道の動力を蒸汽力又は電氣力に限るに因て、現代の科學上鐵道が他の陸上運送機關に優越せる運送能力を發揮するの結果を生ずるのである。更に狹義に於ける鐵道は一般公衆の用に供せらるゝものでなければならぬ。一般公衆の用に供しない専用鐵道の如きは、敷設者の營む他の事業例之は工業、鑛山業等の經營に對し經濟上必要な設備に過ぎなく、恰も工場、機械、器具等と同一のものであるから獨立した運送機關と謂ふことは出来ない。故に専用鐵道に於ては用地買収に際し鐵道の如く土地收用法を適用することとは出来ない。次に國家が専ら軍事上の必要より單獨の使用に供する目的で敷設したる鐵道の如きも、亦

狹義に於ける鐵道の觀念より除外しなければならない。此の點に於て鐵道は公共的又は公益的機關たるの性質を有するのである。而して此の特質は鐵道の觀念に缺くことの出来ないものであつて、公衆の鐵道利用關係、國家と鐵道との關係は孰れも此の性質に基因し、國家は一方に於て之が監督を嚴にすると共に、他方に於て之に各種の特權を附與するのである。

鐵道運送とは其の字義の示すが如く、鐵道なる設備に依り人又は物品の所在を移動することである。故に鐵道以外の運送機關を以て爲す運送、例之ば荷物の集貨、配達の如きは縱令鐵道の附帶事業として之を行ふことあるも鐵道運送ではない。然し我が國有鐵道の小荷物運送に際し東京市内に於て自動車に依り之を繼送するが如きは、法規上鐵道運送の一部と看做さなければならぬ。何故となれば此の種の運送を鐵道運送の一部と解しなければ、其の運送中に生じたる荷物事故に對する賠償責任は、鐵道營業法又は鐵道運輸規程等の特別法規の適用なきに至るからである。

鐵道運送は他の運送機關に比し、低廉なる運賃に依り大量且つ迅速の運送を爲すこと及運送時間の正確であつて而も比較的安全なることを以て其の特色とし、經濟上及社會上極めて重要な地位を占むるものである。

鐵道運送の分類

鐵道には人のみを運送するもの又は物のみを運送するものもあるも、多くは人及物の兩者を併せて運送する。而して其の運送の目的物に依り鐵道運送を分類すれば左の如くである。

一、旅客運送 之は固より人の運送である。國有鐵道に於る旅客運送は之を左の如く分類することが出来る。其の外旅客運送には客車の等級別及列車の種類別等もあるも、此等は運送の種類と認むべきではない。

1 個人運送

イ 普通旅客運送 普通旅客運賃に依る旅客の運送である。

ロ 運賃割引旅客運送 特定旅客運賃、定期乗車券運賃、回数乗車券運賃、特種割引旅客運賃、公務旅客運賃等の割引運賃に依る旅客の運送である。

2 團體運送 多人數一團となり旅行を爲す場合、其の一團を一箇の運送契約に依り運送するものであつて、特別團體運送及普通團體運送の區別がある。

3 貸切運送 列車又は客車若は車室を特定の者に専用せしめて爲す運送である。而して旅客の申込に依り臨時列車を運轉し之を貸切りて爲すものを列車貸切運送と謂ひ、客車又は車室を貸切りて爲すものを客車貸切運送と謂ふ。

4 軍事輸送 鐵道軍事供用令に依り特に準備したる列車又は普通列車中一車輛以上を専用して爲す陸海軍團體の運送である。

二、物品運送 之は左の如く分類することが出来る。

1 貨物運送 貨物列車を以て行ふ運送である。國有鐵道に於ては其の取扱上より小口扱、特別小口扱、貸切扱及特種扱の四種に區別してある。

2 小荷物運送 原則として旅客列車の手荷物車を以て行はるゝ容積、重量等の比較的輕少なる物品の運送である。國有鐵道に於ては其の取扱上より之を通常小荷物運送、運輸帳表類運送、易損品運送、嵩高品運送、新聞紙雜誌運送、車輛類運送、死體及遺骨運送、貴重品運送、小動物運送、食料品運送、郵便物運送、旅客附隨小荷物運送等に區別してある。

3 手荷物運送 旅客運送に附隨する運送であつて、旅客列車の手荷物車を以て行はるゝ旅客の旅行上必要な物品又は使用品の運送である。

貨物運送、小荷物運送及手荷物運送の分類は必しも常に物品の種類に依り截然區別せらるゝものではない。蓋し物品の種類に依りては手荷物としても亦小荷物としても取扱ふことの出来ない物がある。又手荷物、小荷物、貨物の孰れに依るも取扱ふことの出来る物もあるからである。

尙ほ鐵道運輸規程は動物、貴重品及死體の運送に就き、又火藥類鐵道運送規程は火藥類の運送に就き特に規定を設くるも、之は小荷物又は貨物運送等に對立する別箇の運送として認められたるものではない。

第三節 貨物運送

貨物運送の
意義

貨物運送の意義を明かにするには先づ貨物の意義を定めなければならない。貨物なる語の意義に就ては種々の見地に依り異なるも、鐵道運送に於て貨物とは貨物列車を以て運送するに適する總ての物品を謂ふ。而して貨物列車を以て運送するに適する物品と謂ふも、必しも貨物列車を以て運送するとは限らない。即ち旅客列車の牽引力に餘裕ある場合、之に貨車を連結して運送する物品も亦貨物である。又貨物列車を以て運送する物品は必しも貨物ではない。即ち旅客列車に依り小荷物を運送しきれないとき之を貨車に積載して貨物列車を以て運送することがある。此の場合に於ては其の物品は小荷物であつて貨物ではない。鐵道貨物運送とは鐵道なる設備に依り貨物の所在を移動することである。貨物運送は物品運送の定型とも稱すべきもので、手荷物運送及小荷物運送は物品の種類又は重量等に依り制限せらるゝも、貨物運送は夫れが鐵道で運送に適する以上は制限されないのを原則とする。

貨物運送の
種類

貨物運送は種々の見地に依り之を分類することが出来るも、國有鐵道に於ては其の取扱上より之を左の四種に區別して居る(貨物規則第二、三、二八、三六條)

- 一、小口扱 之は少量の貨物に對する扱であつて斤數に依り運賃を計算し、積合貨車又は貨物緩急車、同代用車に依て運送せらる。此の扱に依る貨物の積込、取卸は鐵道に於て負擔することになつて居る。
- 二、特別小口扱 之は一箇の長十四尺、重量二百斤又は容積四十立方尺以下の級外品以外の貨物であつて、急送を要するものに對する扱である。此の扱は昭和二年二月新に設けられた制度であつて其の設

定の理由は、現行小荷物は列車運轉及荷物取扱其の他の關係より、其の最高の制限を特別のものを除き五十斤とし、甚だ少量の荷物に限られてある。然るに急送を要し且つ簡易なる運送方法を要するものは、必しも斯かる少量の荷物のみには限られてないので、之が制限を擴張することに就ては從來各方面より幾多の希望申出があつた爲め、特別小口扱の方法に依り之が缺陷を補ふこととせられたのである。又小口扱貨物は託送の際一々貨物運送狀を提出せしめ、且つ複雑なる等級賃率の適用を要する等甚だ手数を多く要するので、少量の貨物に就ては之を特別小口扱に依らしめ之が取扱及賃率を簡易ならしめ、且つ無等級として小荷物に近い取扱を爲すこととせられたのである。尤も從來特別小口扱に類するものに急行便小口扱があつたが、一般小口扱と取扱方が大して變つた所もなく且つ運賃も一般小口扱賃率の五割増であつた爲め數量も少く、従つて輸送上特別の手配を取ることも出來ず、急行便としての實が擧がらなかつたので、此の制度の實施と同時に之を廢止せられたのである。

三、貸切扱 之は鐵道が貨主に一車全部(長尺物を運送する場合には二車以上を使用することがある)を貸切るもので、運賃は使用貨車の標記噸數に依て計算する。此の扱は相當數量の纏つたものゝ運送に適し、其の積込、取卸は貨主の負擔である。

四、特種扱 之は小口扱又は貸切扱に依ることの出來ない特種の物品即ち級外品第一種火藥類、第三種家畜、第四種自己の車輪にて運轉する車輛、第五種死體等に對する扱であつて、其の積込、取卸は貨主

に於て負擔することになつて居る。

級外品に屬しない貨物は荷送人の選擇に依り、之を小口扱又は貸切扱とすることが出来る。尤も一箇の長十四尺、重量二百斤又は容積四十立方尺を越ゆるものは特別小口扱と爲すことは出来ないのは既に述べたる所である。級外品第二種、第六種及第七種に屬する貨物は荷送人の選擇に依り之を小口扱又は貸切扱とすることが出来る。

貨物運送の特質

鐵道に於ける貨物運送は種々の點に於て旅客運送と異なつて居る。形式上より觀れば貨物運送に在りては通例運送狀及貨物通知書の作成を要し貨車を以て運送するに反し、旅客運送に在りては乗車券の發行を要し客車を以て運送するものである。又實質上より貨物運送の特質を列擧すれば凡そ左の如くである。

- 一、貨物運送の發達が國民經濟上に影響することは旅客運送の場合よりも著しい。固より旅客の運送は事業上の用務に關すること尠くないが、貨物の迅速運送は直接に生産の發達を促し、低廉なる運賃は消費者の利益を増進するものであるから、經濟上より觀て貨物運送は旅客運送に比し一國の發達に重要な關係を有するものと謂ふべきである。
- 二、貨物に在りては輸送の方向及時間の如きは自ら之を決定することは出来ず専ら他動的に定めらるゝのであるが、旅客は原則として任意に旅行を爲し且つ旅行の方向及時間は自ら之を定むるの差がある。又旅客は自ら停車場に往來し且つ自ら乗降するのであるが、貨物は其の集配、積卸、保管等總て他動的であつて此等に種々の費用を要する。

三、貨物運送に在りては輸送其のものが常に其の目的とするものであるが、旅客運送に在りては場所を移動することは或る目的を達する手段たることもあれば、又目的自身たることもある。

四、貨物運送に在りては旅客運送に比し列車の發着時間、運轉回数並速度の如きは直接運輸に關係するとは尠い。従て運送中の時間を短縮するよりも寧ろ到達時間を短縮するを要し、貨物の受付及引渡の手續を簡易迅速ならしめ、貨物を速に荷受人の許に到達せしむれば充分であるから、旅客運送の場合の如く旅客に便宜なる時間を選んで高速度の列車を運轉する必要はない。尤も鮮魚其の他特殊貨物に就ては到達時間の選擇を要するものもある。加之貨物運送に在りては到達時間の短縮よりも寧ろ運賃の低廉なるを要すること多く、鐵道業者は營業費を節約して運賃を低廉ならしむるを以て、貨物運送の發達を招致するを要訣としなければならない。

五、貨物運送に在りては貨車配給の方法を完全ならしめ、空車の走行哩數を成るべく減少し、其の積込及取卸等の爲めに消費する時間を短縮して車輛の利用效率を増進するやうに注意するが如きは、旅客運送の場合には見る事の出来ない所であつて、概括的に言へば貨物運送は旅客運送よりも複雑である。

六、貨物運送は貨物の満載を條件と爲すこと多きが故に、定期列車又は不定期列車に依り行はるゝを通例とするが、旅客運送は原則として定期列車に依り行ひ、旅客を満載せると否とは問はない。尙ほ旅客は通常往復乗車するものであつて往復の運輸は略ぼ相平均するものなるに反し、貨物は主として生産地より消費地に向ひ又は地方より都會に向け運送せらるゝが如く、一方的に發送せらるものであるから往復の運輸は不平均である。故に空車の廻送利用は貨物輸送上最も留意すべき點である。

第二章 貨物運賃及料金

第一節 運賃總説

運賃の意義

運賃とは人又は物を或る場所より他の場所に移動する行爲即ち運送に對して支拂はるゝ報酬を謂ふのである。運賃なる語には廣狹の二義がある。鐵道運送に關する規定類に於ては、鐵道固有の運送に對して支拂はるゝ報酬を運賃と稱し、運送に附隨する各種の勞務に對して支拂はるゝ報酬を料金又は手数料と稱して居る。即ち前者は狹義に於ける運賃であつて、學問上に於ては此の意味に於ける運賃と料金を併せて運賃と謂ふことがある。之は即ち廣義に於ける運賃である。然し實際に於ては狹義の運賃と料金を區別することの出来ない場合がある。例之ば旅客運送に於ける急行料金の如きは、名は料金であるが其の實は運賃に外ならない。何故なれば之は急速に運轉する列車に依り運送せらるゝことに對する報酬であるからである。

運賃の外に賃率又は運賃率なる語がある。此の二者は往々混同せらるゝも其の性質は全く異なるものである。即ち運賃は人又は物を運送する行爲の對價であるから、具體的に或る數額で表されたるものである。例之ば東京名古屋間三等大人片道普通旅客一人分四圓四十九錢又は秋葉原土浦間三級品小口扱貨物

四百斤分一圓と言ふ場合の四圓四十九錢及一圓は即ち運賃である。然るに運賃率は運賃計算の因子となるものであつて、或る單位の量を運送するに對する報酬の割合である。例之ば三等大人普通旅客五十哩以下の乗車に對しては一哩に付二錢五厘又は三級品小口扱貨物七十哩の區間百斤に付三十四錢と言ふ場合の二錢五厘及三十四錢は即ち運賃率である。

運賃制定の條件

理論上より言へば運賃は運送價值を最高限度とし、運送實費を最低限度として其の額を決定せらるゝものゝ様である。蓋し旅客又は荷主は運送價值を超過するが如き運賃を支拂ふてまで運送せらるゝを欲せざるべく、又鐵道業者は運送實費以下にて損失を被つてまで運送するを欲せざるが故である。故に運賃制定の基礎は運送價值と運送實費とに在りと言ふことが出来る。然し鐵道の旅客及貨物は必しも經濟的活動の一連鎖としてのみ運送せらるゝものではない。又鐵道業者は莫大の資本を投下して居るのみならず、旅客、荷物の有無に關せず列車を設備しなければならぬから常に營業費の支出を免れない。從て運送費以下の運賃にても運送するを利益と爲す場合がある。貨物が多く生産地より消費地へ向け同一方向にのみ運送され、反對方向の列車は殆んど空車にて走行するやうな場合は即ち其の一例である。

運賃は運送價值及運送實費を基礎として決定せらるゝ外、尙ほ種々の條件に依て支配せらる。例之ば鐵道經營の方針又は管理の主義の如きは運賃制定上重要な條件である。即ち私有の鐵道は専ら營利主義に基きて之が經營を爲すものであつて、國家の權力に依り制肘せられない限りは成るべく高價なる運賃を制

定し、其の収入の増加を計つて多額の利益を擧げんことに努むるは固より當然である。又現今何れの國有鐵道に於ても營利主義を唯一の目的と爲すものはないと同時に、亦一般財政との關係上國庫の收入如何を顧慮するが爲め純然たる公益主義を採用するものもない。換言すれば其の經營の方針は運送實費主義に近似する範圍に於て幾分營利主義を加味し、私有鐵道に比して低廉なる運賃を課し、之に依り若干の利益を擧げ、之を以て國家の一般財源の一部と爲すか或は鐵道建設改良費に充てんとするに在る。其の外他の鐵道又は鐵道以外の運送機關との競争及獨占の範圍、一國の産業政策若は社會政策の關係等運賃の制定に種々なる條件の影響を被むること亦決して尠くはない。

運賃決定の原理

運送條件及運賃は交通方法の特質と一國交通制度とに關するも、運賃決定の原理は經濟學上市價決定に關する一般法則の適用に過ぎなく、交通方法の種類に従ひ其の費用の一部は自由競争に依り、他は獨占到依て定まるものであるから、此等の場合に於て市價を定むる一般の法則は運送業にも亦適用せらるゝこと明かである。而して運賃は運送行爲の對價として鐵道が旅客又は荷主より收受するもので、運送に要する勞務及費用の代償である。運送業は一種の請負業であるとは多くの學者の言ふ所であるが、此の說に従へば運賃の性質は運送請負料と觀るべきである。而して運賃は即ち請負料であるとすれば、旅客又は荷主の異なるに従ひ任意に運賃を高く又は低くすることが出来る譯であるが、鐵道は獨占的且つ公共的事業であるから、其の本質上不公平の取扱を許さず、又不當の運賃を制定することは出来ない。然らば運賃は如何

なる基礎に依り制定すべきものであるか、從來之に關し三種の說が行はれて居る。即ち一は運送行爲を遂行するに必要な費用を基礎として運賃を制定すべきものと爲す所謂運送實費説コスト、オブ、サービス、プリンシプル、二は鐵道利用者の其の運送に對して認むる價值即ち旅客又は貨物が運賃を負擔し得る限度を標準として運賃を制定すべきものと爲す所謂運送價值説グアラント、オブ、サービス、プリンシプル又は負擔力説ホワット、ザ、トランシット、カパシティー、三は以上兩説の範圍内に於て適當なる運賃を制定すべきものと爲す所謂折衷説である。

一、運送實費説（生産費説）

運送實費説は凡そ鐵道の受くべき運送に對する代償即ち運賃は、運送行爲を遂行するに要する費用即ち投下資本の利子、直接運送の爲め支出する費用、線路、建造物及車輛の保存費、勞銀、租稅其の他の間接費を基準として之を決定すべきものと爲す説であつて、恰も一般商品の賣價を決定するに其の商品の生産費即ち原料、燃料の代價、勞銀其の他の諸費用等を基準とすると同一の理由に據るものである。而して之を貨物運送に就て言へば運送に必要な經費を個々の貨物に就き算定する標準となるべきものは左の如くである。

- 1 重量及容積の大小 重量大なるものは運送に對する抵抗を増加し、容積の大なるものは積載車内の空積を多く占むる爲め多くの車輛を要する結果、孰れも多額の運送費を要するは自明の理である。従て重量貨物及嵩高品は輕量貨物及容積小なる貨物に比し多額の運賃を負擔しなければならぬ。故に

各國に於ける貨物運賃は孰れも重量を計算の單位とし又輕量高品に對する運賃には相當加重を爲して居る。例之ば獨逸に於ては輕量高品に對しては、其の實重量の五割増の重量に運賃を課し、佛國に於ては三千瓩以上の大量品の運賃は五割乃至十割増としてある。英國に於ては十二噸を超過する重量品に對しては等級を査定する際之が等級を相當引上げて居る。

2 數量の多少 運送數量の多少は取扱上、輸送上及保管上等に於て費用の相違を來すことは明かであるが、元來運賃は全體の運送實費を其の鐵道に依り運送されたる運輸の單位に割當てたる額を標準とすべきものであるから、運送數量の多き鐵道の運賃は然らざるものよりも低くなければならぬ道理である。蓋し運送費用は之を不變的費用コンスタント、コスト及可變的費用ヴァリエブル、コストの二に區別することが出来る。不變的費用とは運輸數量の多少に依り増減しない確定不動の費用例之ば停車場の建設費、保存費の一部の如きものを謂ひ、可變的費用とは運輸數量の増加に従ひ増加する費用例之ば汽車費、運輸費の如きを謂ふ。而して營業費の中不變的費用と可變的費用とは略々相半して居る。然るに運送費と謂へば單に普通の營業費のみならず、建設資本の利子及償却金の爲めに支出する費用をも包含すべく、此等の費用も亦不變的であつて其の額は殆んど營業費に比較するを通例として居る。故に費用全體を通じて觀れば可變的費用は全運送費中の四分の一に過ぎない。從て運送數量の増加するときは所謂大量輸送の法則に依り單位數量の運送に要する實費を輕減するものである。

3 運送距離の長短 運送距離の長きに從ひ運送費を増加するは當然である。然し運送距離に比例して運送費を増加するものなるか否かに就ては距離比例説及遠距離遞減説の二がある。距離比例説は簡單に運送費は距離に比例して増加するものであると主張し、遠距離遞減説は運送費は必しも距離に比例して増加するものではなく、一哩當りの割合は距離の増加するに従ひ反對に遞減すべき傾向を有する。即ち例を石炭の消費量に採れば十五哩の距離を運轉するに要する石炭費は、十哩の距離を運轉する費用の五割増となるものではない。是れ機關車に對する石炭の準備消費量が常に同一なるからであると主張する。

4 荷造の完否 荷造の完全なると否とは取扱の便否に關係し、從て運送費に影響する。歐米諸國に於ては同一の貨物に對しても荷造の完全なるものは等級を引下げ、不完全のものは稍や高い等級に編入して居るものがあるが、我が國に於ても目下鐵道省に於て調査中の改正等級に於ては此の趣旨を加味せられるとのことである。

5 使用車輛の種類 貨物の種類に依り特別装置の貨車を使用しなければならぬものがある。例之ば發火の虞ある貨物に對しては鐵製の貨車を使用し、腐敗變質性の貨物は冷蔵車、通風車等に積載しなければならぬ。從て此等の貨物は普通の貨物に比し多額の運送費を要する。獨逸に於ては無蓋車

にて輸送すべき性質の貨物を有蓋車に積載し輸送したる場合には、其の實重量の一割増の運賃を徴収するが如き例もある。

6 運送速度の遅速 急速力で運轉する列車は多量の石炭、油脂等を消費し、軌條及車輪の磨損も多く且つ牽引車數を制限する必要あるが爲め、普通列車に比し運送費を増加する。故に各國に於ては普通便と急行便とを區別して賃率を制定するか又は急行便に對しては相當の割増を附するを例とする。

7 危険性の有無 引火、發火又は爆發性の貨物は取扱上特別の注意を要するのみではなく、他の貨物を損傷するの虞があり、從て損害賠償の機會を多からしむるが爲め運送費を自ら高からしむるものである。

實費説は一見甚だ合理の説の如く考へらるゝが、鐵道の運送費の中には運送其のものに直接必要なるものとの費用と關聯して支出せらるゝ關聯費とがあつて、而も其の大部分は性質上區別するに困難である。又如何なる場合に於ても或る特定運送行爲の實費を精細に算出することは出来ない。蓋し鐵道經費の大部分は共通經費ジョイント、コスト即ち業務を全體として遂行するに對し支出すべき費用であつて、此等を旅客運輸と貨物運輸とに正確に分割することは、此の二種の運輸が全然別個の經營に依り行はれない限りは殆んど不可能である。尤も平均實費計算法即ち鐵道全體又は或る特定の線路に於て運送に要したる經費の總額を總列車走行哩若は總人哩、總噸哩の合計を以て除し、平均一單位に對する經費の分擔を算出する方法

又は剩餘的實費計算法即ち其の貨物の爲め特に要せし經費を計算すること、換言すれば當時既に存在せる運送數量以外に増加したる數量の爲め、特別に増加すべき運送費のみを計算する方法等もあつて、概括的の費用は知ること出来るが、列車は同一等級の旅客、同一種類の貨物のみを積載することなく、亦運送の距離も異なるが故に、運送に要する實際の費用を簡々の旅客又は貨物に正しく割當てることは出来ない。假りに特定の運送行爲に對する實際の費用を正しく計算することが出来るとし、之を運賃決定の基準と爲して嚴密に此の運賃を適用するとせば、寶石、貴金屬、絹等の如き少量であつて而も高價なる貨物には其の價格に比し極めて低い運賃を課し、石炭、鐵、鑛石、木材、砂利、穀物等の如き大量であつて廉價なるものは甚だ高い運賃を負担すべきこととなる。此の如きは實に國民生活に不安を招き、産業を萎縮せしめ、從て運輸を阻碍し延いては社會の進歩發達に重大なる壓迫を加ふることとなるべきが故に、運賃政策上甚だ當を得ないものと言はなければならぬ。固より鐵道の營業費は運賃收入に依て支辨せらるゝものであつて、運賃を制定する基準が經費に適應しなければ經營を維持することは出来ないから、運賃の制定に當り實費を全然度外視することは出来ない。即ち運賃の最低限度は運送實費でなければならぬ。

二、運送價值説（負擔力説）

運送價值説は運送實費を全然考慮せず唯だ鐵道利用者が其の運送に對して認むる價值即ち旅客又は貨物

が負擔し得る能力を標準として運賃を決定すべきものとする。即ち貨物運送に就て言へば貨物は運送に依り或る價值を増加するものであつて、縱令有形的に價格を増加しないとすも相當の利益を得ることは明かである。既に鐵道が運送に要する實費を基準として運賃を決定することが出来ないとするれば、貨物の負擔能力に従て之を適當に決定しなければならぬ。即ち價格の最も低廉なる原料品、粗製品等は最も負擔力に乏しいから其の運賃は低かるべく、半製品は原料品に比し多少負擔力に於て優れて居るから稍々高い運賃を課し、精製品及高價品は最も負擔力に富んで居るから一層高い運賃を課すべきである。若し此の事實を無視し單に貨物の重量又は容積等を標準として運賃を決定しやうとすれば、鐵又は石材の如き重量品に對する賃率は生絲若は絹布の如き輕量品に對する賃率よりも高いこととなる。然し此の如きは到底實行し得べき運賃ではない。依て運送の價值即ち運送に依り特に増加すべき價格又は荷主の收得すべき利益の一部を運賃として支拂はしむる外他に適當の方法はなく、而も之は近世租稅賦課の原則たる負擔又は犧牲の公平の原則に適ふものであると言ふのが此の說の理論である。

今運送價值說及實費說の兩學說を比較するに理論上及實際上より觀て運送價值說を正當としなければならぬ。即ち理論上より觀れば總ての物價は生産費を基準として定まるものではない。例之ば同一生産費を要したる商品も季節中と季節後とに依て其の賣價を異にするは屢々實見する所であつて、物價は生産費に依らず買主に對する價值に基くものと言はなければならぬ。故に生絲が高率なる運賃を負擔し、

石炭が低率なる運賃を支拂ふは決して不公平の取扱ではない。又實際上より觀るも箇々の運送物件の運送費は運送毎に其の實費を異にして殆んど全く之を計算することは出来ない。例之ば貨物を運送するに一列車を特發する場合と返送の空車に積載する場合とは、運送費に格段の相違がある。アルバート・フイック氏が米國の一鐵道に就き調査せる所に依れば、一噸一哩の運送費は七十三仙乃至七分の一仙であつて最高と最低との間には約五百倍の差がある。此の如き差異の生ずる所以は鐵道運送上の複雑なる事情に依るものであつて、運送實費說の論者が主張する如く、貨物の重量又は運送の距離に比例して運送費に變更を生ずるものではないからである。

運送價值說は理論上正當なるも之を實行するには種々の困難の伴ふを免れない。蓋し鐵道運送の價值は運送の目的たる旅客又は荷主に依て各々其の觀る所を異にするが故に、單に鐵道利用者が一般に認むべき運送の價值を其の標準とするに過ぎざるべく、而も縱令社會一般が欲望する貨物に就ては此の一般的標準を推知することが出来るとするも、旅客に就ては人に依り又は時に依り若は場所に依て其の價值を異にすべきが故に、一般的の標準を推知することは甚だ困難である。貨物は賣買の行はるゝ所に於て夫々取引價格を有するが故に、貨物の取引價格が他の場所に比し高いときは、鐵道運送に依り該貨物に對し、何程の價值を増加するや之を知ることが出来るが、人の運送に對しては價值の標準と認むべきものはないから、先づ或る運賃を實施し、其の旅客運輸數量に及ぼす影響如何に依て其の傾向を推知する

ことが出来るに過ぎない。即ち之に依て乗車人員に著しい減少を來したるときは、恐らく其の運賃は運送の平均價値を超過するものであると言ふことが出来、之と等しく乗車人員の増加が運賃の低減に基因するものであるとすれば、鐵道旅行の平均價値が旅客運賃を超過するものであることを推察することが出来るのである。加之貨物に就て觀るも場所的移動の效果として生じたる價値の増加は、單に運送のみに依て生じたるものと爲すことは出来ない。それには運送の原因たる取引其他に要する費用、例之ば附帶の小運送料、保険料、倉敷料、税金、資本に對する利子其の外取引者の努力をも要するが故に、其の價格の差のみを以て運賃決定の標準とするは正當でない。尙ほ運賃の決定上運送實費を全然度外視するは合理的でない。況や鐵道運送は公共的、社會的の意義を有するものであるから、運賃も決して單純なる理論のみに依り決定せらるべきものではなく、唯だ運賃が鐵道利用者の負擔能力を超過するときは鐵道に運送を託するものはないであらうから、運賃の最高限は固より運送價値即ち旅客及貨物の負擔能力でなければならぬ。

三、折衷説

折衷説は運送實費説及運送價値説の長所を探り短所を捨てたるものであつて、其の論旨に依れば運賃は運送實費を最低限度とし、運送價値即ち旅客及貨物の負擔能力を最高限度として、其の間に於て成るべく負擔能力に富む高級旅客又は貨物に高率の運賃を課するも、負擔力あるに乘じて誅求的に高率の運賃を課

するは理論上妥當でないのみならず、其の結果は却て運輸數量を減じ、營業上不得策なるが故に適度の範圍に止め、負擔能力の尠ないものに對しては特に負擔能力と運送實費とを考慮し、己むを得ない場合の外は生産費以下に低下しない程度の運賃を決定しなければならない。尤も原料品や粗製品の如き運送實費を負擔し得ない物に對しては、其の運送に依り特に増加すべき費用即ち特別生産費の範圍までは之を低下するも、大量輸送の法則に依り鐵道に損失を來さないのみではなく、國民經濟上に及ぼす利益も亦決して尠くないであらう。

現在に於ては純然たる運送實費説又は運送價値説に依るものは殆んどなく、孰れの鐵道に於ても多少兩説の中多少其の一方に偏するの點に於て差異あるも等しく此の折衷説に準據するものである。我が國有鐵道に於ける運賃が旅客の等級、貨物の品種、等級、扱種別等の區別に依り差異を設け、更に遠距離遞減法其他各種の運賃割引制度を認めたのは、其の範を歐米先進國に採り、折衷説を主とし、尙ほ各種の政策を加味したるものに外ならない。

貨率制定の要件

鐵道は獨占的性質を有する事業であつて公益機關であるから、其の運賃は正當且つ公平でなければならぬ。而して運賃が正當且つ公平なるには豫め運送物件に對し左の條件を具備せる貨率を制定しなければならぬ。

一、貨率は總てを公示すること

賃率制度を採用する主なる理由は取扱の公平を期するに在る。然るに賃率を制定實施するも、之を公示しなければ自ら不正當の取扱に陥ることなきを保し難い。是れ我が鐵道營業法にては運賃及運送條件は公告したる後でなければ實施することの出来ない旨を規定し、獨逸鐵道運送規程に於ては鐵道は運賃規則を定め之に運送契約に關する諸種の條項並運賃及附帶料金を記載すべく、運賃規則は公告に依て其の效力を生ずる旨を規定せる所以である。

二、賃率は平等公平に適用すること

賃率は何人に對しても公平に適用されなければならない。即ち個人的に賃率の割引を爲し又は特別の恩恵を與ふるが如きは、公共機關たる鐵道として避くべきことである。故に近時多くの國に於ては特定人に對する差別賃率の設定を禁じ又は之を無効とする法令の規定を設けて居る。例之ば獨逸に於ては各個の運賃の割引其の他諸般の便宜を與ふることを禁じ且つ無効とする旨規定し、佛國に於ては運賃は一般公衆に對し總て平等であつて特別の恩恵を與ふることを許さず、且つ一人又は數人の荷主に對して運賃の割引を許すべき特別契約を嚴禁して居る。英米に於ても亦不正なる差別的取扱を禁ずる旨の規定がある。我が國に於ては法令上何等規定する所はないが、國有鐵道は從來特約割引と稱し、特定の荷主に對して適用せる多數の特別賃率を大正七年に至り全部廢止し、今日に於ては運賃割引の必要ある場合は何人に對しても平等に之を適用することの出来る特定賃率を制定して居る。

三、賃率は成るべく簡明ならしむること

運賃は貨物の品種、性状、數量、運送距離、運送速度の如何等に因り定まるものであるから自ら複雑となるを免れないが公衆をして記憶に便ならしめ且つ一見して其の適用せらるゝ運賃を了解せしむる必要上、賃率は成るべく簡單明瞭ならしむべきものである。

四、賃率は恒久的なること

運賃の改廢は經濟界に多大の影響を與ふるものであるから、賃率の變更頻繁なるときは商取引の安定を阻害するに至る。故に賃率を制定するに當りては豫め充分に將來を考慮して、一旦制定したる賃率は特別の事情の發生しない限りは成るべく改廢を避くべきである。而して若し事情已むを得ず改廢するときは一一定の豫告期間を設け、其の影響を出來得るだけ輕減しなければならぬ。我が鐵道營業法は運賃其の他運送條件の加重には一箇月以上の公告を要する旨を規定し、獨逸に於ては少くとも二箇月前の豫告を要する旨法令を以て規定して居る。英國に於ても亦例外賃率の引上げ及廢止の場合には實施又は廢止期日三十日前に豫告を爲すを要する旨鐵道法に規定がある。

五、賃率は低廉なること

鐵道運送の特質の一は運賃の低廉なるに在るが故に、公營主義の鐵道に於ては常に運送實費に近き程度の低廉なる賃率を制定すべく、營利主義の經營に依る鐵道に於ても亦其の公共機關たる本質に鑑み、成

るべく低廉なる賃率を制定して大量輸送を奨励しなければならない。而して鐵道運賃が高價であるや否やは其の鐵道の收益如何に依り判定することが出来る。即ち鐵道の收入にして營業費及利息を支拂ひ、尙ほ其の剩餘金又は配當金が著しく多額なるときは、其の鐵道の運賃は不當に高率であると謂ふことが出来る。固より經營の巧拙如何等は鐵道の收益に關係すること尠くないから、此等の點よりも亦論じなければならぬが、賃率の著しく高い場合には公共機關たる鐵道事業として之が引下げを斷行せしめなければならぬ。

運賃政策

前述の如く賃率は各種の條件を具備することを要し、又賃率の適否は經濟社會に多大の影響を及ぼすものであるから、之を鐵道業者に一任することは出来ないのみならず、賃率の制定は一國の他の經濟政策と扞格しないことを要し、時に依りては一時鐵道の利益を犠牲とするも産業政策並社會政策の遂行を要すること尠くない。茲に於てか鐵道運賃政策の必要を生ずるのである。故に鐵道運賃に關しては各國に於て政府又は公共團體の干渉を必要として居る。今鐵道運賃の制定に關し各國の採用せる監督の方法を述べれば左の如くである。

一、法令を以て賃率制定の原則を指定せるもの。

從來各國に於ける鐵道賃率の制定、監督及取締に關する法制に於て賃率制定の原則を指定せるものはなかつたが、歐洲大戰後に至り英國及米國に於ては鐵道賃率制定の原則を法規で定むるやうになつた。即

ち一九二〇年の米國の運送法トランスポート、アクト及一九二一年の英國の鐵道法レイルウエイズ、アクトに定められてあるものが夫れである。而して米國に於ては鐵道の評價財産に對する一定の利率を以て鐵道賃率の一般基準としてある。

英國に於て採用したる賃率の基準も亦之に類似するものであつて標準收益を基準として標準賃率を定むるのである。標準收益とは現在アマルガイナツド、レイルウエイズ鐵道を構成せる各鐵道（一九二三年の初期に輕便鐵道、市内郊外電氣鐵道を除き百二十の鐵道を倫敦、中部、蘇國、鐵道、倫敦、北東、鐵道、大西、鐵道及南部鐵道の四大鐵道に合同せしめられた）に於て一九一三年に成績を擧げたグレート、ウエスタン、レイルウエイ、ナザレン、レイルウエイ、アニアフル、ネット、レヰエニユー純益年額を謂ひ、合同鐵道に實施すべき改正賃率は此の標準收益を擧ぐるに相當するやう査定せらるゝものであつて、此の如く標準收益を基準として定めらるゝ賃率を標準賃率と稱し、之は賃率の限度のみを定むるものではなく實施賃率である。而して標準賃率實施後の收益が標準收益を超過するときは、其の超過額の二割に相當するものを鐵道の收益として標準收益に追加し次回の賃率の基準と爲し、其の八割に相當すべき額は之を貨主及公衆に分配するが爲め、賃率の引下げを爲して鐵道利用者の負擔を輕減せしむるのである。鐵道の實際收益が標準收益に不足を來せるときは、其の不足額を補ふ程度に於て賃率の引上げを爲すことが認められて居る。

二、法令を以て賃率の最高額を定むるもの

之は英國に於て最も早く行はれたる所であつて、佛國、獨逸及境地利等に於ても之に倣ひ、我が國に於

ては舊私設鐵道法に於て三等旅客運賃の最高額を定めたことがある。然し此の方法は其の效力甚だ微弱であつて、鐵道が高率の運賃を制定せる場合に國家が之を不當として其の變更を命ずるも、鐵道は法定賃率に藉口して其の引下げを拒むことがないとは言へない、即ち却て實際よりも高率なる運賃を國家が公認するが如き結果を招くに至ることがある。英國に於ては一八九四年に當時實施せる賃率の引上げを禁ずるの方法を採つたが、其の効果が尠かつたとのことである。

三、賃率の公示を命ずるもの

此の方法は賃率の實施前一定の期間を以て豫告せしめ、又常時之を公示して置くことを命じ、之に依り不公平の取扱を防がんとするものであつて各國に於て行はれる所である。我が國に於ても鐵道營業法、鐵道運輸規程等に於て此の方法を採用して居る。然し此の方法は賃率を制限する効果はないから、之のみでは到底運賃政策の目的を達することは出来ないが、公衆をして賃率を周知せしめ、賃率適用上の公正を圖ることは出来る。唯だ英國に於けるが如く賃率の甚だしく複雑せる場合には其の效力を減ずるも、之を全く公示しないよりは優ることは勿論である。

四、法令を以て不公平の取扱を禁ずるもの

此の方法は一見甚だ簡單のやうであるが、實際の適用至難なるは英米兩國に於ける状態に依て明瞭である、是れ賃率が如何なる場合に於て不公平であるかを知ることが困難なるに依る。即ち英國及米國に於

て不當の取扱の解釋は運送法中の至難の問題であつて種々の方法に依り之が解決を試み、英國に於ては鐵道賃率審判所、米國に於ては州際商務委員會の制度を設けたるも未だ完全であると言ふことは出来ない。

五、賃率の制定變更に關し認可を受くるを要するもの

此の方法は佛國の採用する所であつて、鐵道をして賃率の制定及變更に際し案を具して政府の認可を求めしむるものである。我が國に於ても地方鐵道法及軌道法に於て此の方法を採用して居る。而して之が長所は實際の事情に應じて監督を行ひ得べく、公益の保護を完全ならしむるにあるが、其の短所は鐵道業の經營に當らない行政官吏に認可權を與ふるに在る。即ち若し監督官廳が各鐵道の事情に通じなく又充分の調査をしないで認可するやうなことあらば、此の如き賃率は決して適當なるものでなく往々社會に害を及ぼすこととなるであらう。故に監督官廳は常に實情の調査を必要とし若し實際家を網羅せる諮問會議制度を設立することが必要である。英國に於ては賃率諮問委員會を設け商業家、農業者、労働者、運輸業者の各代表者一名及法律實務の經驗ある者一名を委員として、鐵道賃率の制定及改正に關し運輸大臣の諮問を受け之に復命するの制度を採らんとする議がある。

六、一定の場合に於て賃率の變更を命ずるもの

此の方法は監督官廳が必要と認めたる時は、鐵道に對して賃率の改廢變更を命ずるものであつて、例

之は開業後三箇年毎に又は利益が一定の率を超過するときは、政府が賃率の變更を命ずるの權を保留し若は饑饉の際食料品賃率の引下げを命じ、或は移民獎勵の爲め旅客運賃を引下げしむるが如きである。我が國に於ては地方鐵道法及軌道法に於て公益上必要ありと認むるときは、監督官廳は運賃料金の變更を命ずることを得る旨規定してある。此の方法の得失は前述の(四)と略ぼ類似するものであるから、行政官吏の此の權を濫用することなきやう注意を要する。

以上述べたる各種の方法には孰れも一長一短あるを免れずして其の併用を要するのみではなく、國に依り其の適用を異にするを免れない。即ち英米兩國に於ては政府は主として司法上の監督を爲し、歐洲大陸に於ては行政上の監督を爲して居る。而して司法上の監督は鐵道業者を束縛することなく、賃率の變更は商業上の必要に應じ伸縮自在であるが、紛議の生じたる場合公衆は尠からぬ費用を投じて是非曲直を法廷に争はなければならぬ。加之司法上の救済は既發のものに止まるから、鐵道業者の專横を匡正するに困難を免れない缺點がある。之に反し行政上の監督は行政官吏の技倆に依て定まるものであるから、或る場合に於ては不完全なるを免れない短所がある。故に之に對しては適當の諮問機關を設けて之が匡正を試むるの要がある。

次に各國に於ける運賃政策を觀るに米國の鐵道は主として會社の經營に係り、而も政府が鐵道業者の運賃設定に對し政治上、社會上の目的を參酌せしむるに力を盡さなかつた爲め、其の運賃政策は専ら商業上の見地より決定せられたるものである。英國鐵道に於ても亦同様である。佛國鐵道の大部分は會社に於て所有し且つ經營するに拘らず、政府の鐵道を援助すること甚だ厚く、從て其の運賃政策に於ても亦相當の干渉を加へて居る。澳國の鐵道は大部分國有であつて政府は旅行を獎勵し、國內遠隔の諸地方を容易に政治上商業上の中心地に接觸せしめ得るが如き運賃を設定して居る。獨逸に於ても亦政府自ら大部分の鐵道を所有經營し、其の運賃は相當の収益を擧げ、外國の競争に對抗して國の産業を保護し、内國生産品の輸出を助成し、軍事上の能率を高め、その他幾多社會上及教育上の目的を促進するの見地で之を制定して居る。又濠洲及印度に於ける鐵道は主として産業の發達を促進せんが爲め敷設せられたるものであるから、從て政府は此の見地に基き其の運賃政策を決定して居る。

鐵道運賃に對する國家政策に關しては各國孰れも其の方法を異にするが、政府に於て鐵道を所有すると會社に於て之を所有するとを問はず、鐵道運賃政策の決定に就ては近來孰れも社會政策上の目的を考慮することに益々力を注ぐ傾向がある。

鐵道運送の目的となるものは人及物である。此の二者は運送の性質を異にするが故に、從て運送上の取扱、運送設備も亦異なる。而して此の標準に依り賃率を區別すれば旅客、手荷物、小荷物、貴重品、死

賃率の分類

鐵道運送の目的となるものは人及物である。此の二者は運送の性質を異にするが故に、從て運送上の取扱、運送設備も亦異なる。而して此の標準に依り賃率を區別すれば旅客、手荷物、小荷物、貴重品、死

體、動物、貨物賃率となるも、之を大別するときは旅客賃率及荷物賃率と爲すことが出来る。

二、適用の範圍に依る區別

賃率の適用さるゝ地域に依り區別すれば地方賃率及連帶賃率と爲すことが出来る。地方賃率とは自鐵道内即ち一地方に於て同一系統を組織する鐵道内の運送に適用せらるゝもので、連帶賃率とは經營主體の異なる二鐵道以上が連帶して運送を爲す場合に適用せらるゝものである。尙後者は場合に依り直通賃率、共通賃率、同盟賃率、國際賃率等に區別せらるゝことがある。

三、運送條件に依る區別

賃率は之が適用の運送條件に依り普通賃率及特別賃率に區別せらる。而して普通賃率とは一般の運送條件にて運送せらるゝ場合に適用せらるゝものを謂ひ、特別賃率とは特殊の運送條件にて運送せらるゝ場合に適用せらるゝものを謂ふ。後者は普通賃率の例外を爲すものであるから又例外賃率と稱し、輸出貨率、輸入賃率、通過賃率、臨時賃率等を包含するも、各國に於て特別賃率なる名稱の内容は一定して居らなす。

四、制定の原則に依る區別

賃率制定の原則に依り區別すれば距離比例賃率及差別賃率とすることが出来る。此の分類の法は沿革的のものであつて、差別賃率なる語の意義は場合に依り相違して居る。差別賃率の中には相對

的のものゝと絶對的のものがあつて、相對的差別賃率は同種類の同一量の貨物を同一距離に運送するに對し異なる運賃を課するもので、前述の輸出入賃率の如きが其の例である。而して此の場合にも二種の區別がある。一は對人的差別賃率、パーソナル、ディスクリミネーション、オア、ソフ、エレメンシャル、レート 他は地方的差別賃率、ロカール、ディスクリミネーション、オア、ソフ、エレメンシャル、レート である。前者は弊害多きが爲め一般に禁止せらるゝも、後者は鐵道の營業上の必要より屢々行はるゝ所である。次に絶對的差別賃率とは同種類の貨物の同一量を運送するに對し距離に依り賃率を變更するものであつて、距離比列法に對し差別賃率と稱せられ、遠距離遞減賃率、地帶賃率の如きが其の例である。以下距離比例賃率、遠距離遞減賃率及地帶賃率に就き説明しやう。

1、距離比例賃率

之は距離に比例して運賃を定むるものであつて、例之は一哩の賃率を一錢とすれば十哩は十錢、百哩は一圓、五百哩は五圓と言ふが如く、單に賃率に運送距離を乗すれば求むる所の運賃となるから計算は甚だ簡易であるが、鐵道の要する費用の點より觀れば百哩を運送する費用が十哩を運送する費用の十倍を要するものとは認められない。又此の方法に依れば價格の低廉なる物品は長距離運送の場合運賃の負擔に堪へないこともあるであらう。從て鐵道の營業上より觀るも長距離輸送を奨励して收入の増加を計らうとするには甚だ不適當のものと謂はなければならぬ。此の賃率は我が國に於ては明治三十四年頃迄の國有鐵道の旅客運賃に行はれた。又歐米諸國に於ては旅客運賃に之を採用するもの多

いに拘らず、貨物運賃に對して採用する國は稀れである。我が國有鐵道に於ては現在小荷物扱に依る車輛類及死體並貨物扱に依る死體及火藥類丙に對して此の方法を採用して居る。

2、遠距離遞減賃率

之は距離に従ひ單位率を變更するものであつて其の計算法は稍々複雑であるが、其の論據とする所は鐵道の經費は必ずしも距離に比例して増減すべき性質のものばかりではなく、總係費中の一部である設備費、監督費、停車場費、人件費等の如きは距離の長短に少しも關係なく、其の一哩當りの率は距離の増加するに伴れ却て減少するものであるから、運賃も亦遠距離となるに従ひ之を低減しなければならぬと謂ふに在る。此の賃率は距離に基いて運賃を計算するも其の單位率には種々の等差を設くるもので、長距離運輸を奨励せんが爲め距離の延長するに伴れ單位率を遞減する。而して此の遞減率に依る計算法には種々の區別がある、其の主なるものは左の如くである。

イ 累加計算法

之は白耳義法とも稱し距離の進むに従ひ低減率に依り計算したる金額を累積する方法であつて、高い賃率に依り計算したる金額に低い賃率に依り計算したる金額を加算するものであるから、最も公平に近い計算法である。例之は貨物一噸の賃率を十哩迄一哩に付五錢、二十哩迄四錢、三十哩迄三錢、五十哩迄二錢とすれば四十五哩の運賃は左の如くなる。

$$(10 \times 5) + (10 \times 4) + (10 \times 3) + (15 \times 2) = 1.750$$

此の計算法は長距離運輸を奨励すると共に、短距離運賃を減少する虞がないから現今最も廣く行はれて居る。我が國有鐵道に於ける旅客運賃及貨物運賃は此の方法に後に述ぶる地帯法を加味したるものである。

ロ 階梯法

之は或る地帯を設けて各地帯に對する賃率を定め、其の賃率が出發地點の哩即ち最初の哩に迄及ぶものであつて哩程と之に相當する賃率の相乗積が運賃となるものである。即ち五十哩の運賃を計算するときは五十哩の單位率に依り五十哩分を計算し、百哩のときは百哩の單位に依り百哩分を計算するが如く、遠距離に及ぶに従ひ低下する所の一哩當りの賃率を總ての哩に及ぼす方法である。故に此の方法に依れば中間に於ける或る距離の輸送は全く無賃となるの觀を呈し、或は遠距離の方が却て近距離よりも低廉となるの缺點がある。例之は旅客一人の賃率を五十哩迄は一哩に付二錢五厘、以上百哩迄は二錢二厘とすれば、五十哩の運賃は一圓二十五錢なるに五十五哩の運賃は一圓二十一錢となるから不公平の誹りを免れない。我が國有鐵道に於て九州線以外の各線に施行せる舊貨物運賃は、即ち此の方法に據つたものである。而して其の階梯法の名ある所以は、距離の或る限界に於ては其の哩程の増加するに従ひ運賃が高まつて勾配を爲すも、次の限界に於ては運賃が同額となつて水平線を示し、又次の限界に入つて再び勾配を爲す状恰も段階梯子の階段の如き觀を呈するからである。

3 地帯賃率

之は前者と異なり一哩を單位とせず、五哩、十哩又は二十哩等の如く適宜の距離を單位とし或は二停車場若は數停車場間を單位とし、此の單位を一地帯ゾーンと爲し之を運賃計算の標準と爲すものであるから、一地帯内は一哩利用するも五哩利用するも同一である。距離比例賃率及遠距離遞減賃率は共に哩數を積算すれども、此の如きは要するに運輸技術上の問題に過ぎなく、經濟上の關係より論ずれば大小の地帯を區劃して後運賃に對し根本的の等差を附することが出来る。故に地帯賃率の論據は運送價值又は生産價格の計算上最も適當なるものゝやうである。此の賃率の最終發達は實に小包郵便料金の如く全距離を一地帯として計算する均一運賃に在りと謂はなければならない。而して我が國有鐵道では第三種郵便物の認可を受けたる新聞紙、雜誌を特別運送の方法に依り輸送する場合は此の方法に據つて居る。然し此の均一運賃は市街地又は小範圍に於て或は實施することは出来やうが、遠距離輸送を目的とする鐵道運賃を制定するに當りては到底之に據ることは出来ない。先年我が國有鐵道に於て速達便貨物運賃に對し地帯賃率を採用したることがある。現行貨物賃率表に於ては、二哩、三哩、五哩、十哩、二十哩又は三十哩を一單位とせる地帯賃率法を加味して居る。一八八九年奧國々有鐵道に於て實施したる所謂十字地帯クワイツェルゾーン賃率は、計算の單位を十、十五、二十、二十五及五十キロメートルの階級に區分した。又同年洪牙利に於ては近距離に二地帯と遠距離に二十四地帯とを區劃せる有名なる地帯

賃率を制定した。

第二節 貨物の等級

總説

鐵道に依り運送せらるゝ貨物の種類は千態萬様であつて、貨幣、有價證券の如き貴重品もあれば、石炭、礦物、農産物の如き粗大なもの、動物、死體の如き特別の取扱を要するものもある。又貨物の託送量も數十噸に上るものもあれば、僅か數斤に過ぎないものもある。更に運送速度に就て觀れば急速を要するものと然らざるものとある。尙ほ運送上の責任即ち損害又は延著に因る賠償額も貨物の性質、運送條件等に依りて多大の相違がある。然るに鐵道業者は之等各種の物件に對し豫め運賃の定率を設けて其の託送に應じなければならぬ。従て貨物の賃率表が其の性質上複雑多岐なるは當然であつて、其の區別の方法も亦各國鐵道に於て其の趣を異にして居る。

貨物賃率の特質とすべきは旅客賃率に比し複雑なるにあつて、賃率が收入の増減と關係することは極めて大なるの點にある。故に貨物賃率の制定に就ては從來種々の方法が行はれた。其の主なるものを擧ぐれば左の如くである。

一、車輛容積主義

此の主義は貨物に等級を附することなく、使用する貨車の種類、積載容量を標準として賃率を定むるも

のであつて、車輛の利用率を増加するを目的として居るから、又風袋等級主義とも稱せられ且つ賃率の基礎を生産費に採らんとするものであるから自然賃率主義とも稱せらる。此の主義は託送貨物を其の數量に依り一車積以上と以下とに區別し、前者の賃率を後者よりも低率と爲し、容積に依り普通品と嵩高品とに分け、運送速度に依り普通便と急行便とに區別し、又貨車の種類に依り有蓋貨車積、無蓋貨車積と爲し各其の賃率を區別するものである。此の如く此の方法は貨主の任意に數量、速力及積載貨車の種類を決定するが故に、鐵道業者は貨車利用率を斟酌して運送費を計算し、各種の場合の賃率を決定するが如く、賃率簡明であつて最も自然に近いものであるとは此の主義を主張する者の論據とする所である。然し此の主義は生産費説の缺點を赤裸々に暴露せるものであつて、其の短所は價値の低い貨物も同一の賃率となるが爲め、到底負擔公平なりと稱することは出来ないと言ふ點に在る。故に純然たる車輛容積主義は殆んど其の實行を見ず。一八六七年獨逸のナツサウ國有鐵道に行はれたる制度も一車積の外半車積の場合を區別し、又一八七一年エルサス・ロオトリンゲン鐵道に行はれたる賃率には數多の特別賃率を設けて其の缺點を補ふに努めたが、一八七七年改正貨物運賃を獨逸一般に實施せるに及び、孰れも此の主義を廢棄した。

二、價値等級主義

此の主義は運送價値説に由來するものであつて、輸送貨物の價値を標準として等級を制定し、各等級の賃率を定むるものである。而して其の單純なるものは既に鐵道發達の當初に於て行はれ、爾後種々の變遷を経て實行せられた。此の主義は車輛容積主義に對抗して實際社會に起りたるものであつて、大體に於て價値を同くする貨物は之を一團と爲し同一等級に編入し、貨物を原料品、半製品又は精製品と言ふやうに分類するものである。然るに貨物は單に其の價値のみではなく、其の性質、形狀、取扱の便否等をも斟酌考慮しなければ比較的完全なる等級表を作成することは出来ない。

三、折衷主義

之は價値等級主義と車輛容積主義とを折衷せるものであつて、各種の貨物を其の價値に依り數等級に分類すると共に、貨車利用率を増進するの目的を以て一車積、普通便、急行便等の區別を設け、負擔力及生産費の相違に應じて賃率を定むるものである。現今各國に於ては概ね此の主義を採用するも、私設鐵道の多い國に於ては價値等級主義に傾き、國有鐵道制度の國に於ては車輛容積主義に傾くものゝやうである。然し我が國の鐵道に於ては折衷主義を採用して居る。

貨物運賃等級制度とは貨物の特質、價値、輸送の便否、取扱の難易等を綜合して貨主の立場と運送人たる鐵道の立場との兩方面より觀たる運送の價値を各々適當の階級に分類し、それに依て貨物賃率を定め、千態萬様の貨物をそれ〴〵適當の階級に配屬編入する方法であつて、同級のものには總て同一賃率とする簡便なる手段である。

貨物運賃等級制度

運賃は負擔力に應じて適當に定むべしとは一般に言はるゝ所であるが、一定の數量の貨物が負擔し得る運賃の額は、固より其の品種に依てそれ〴〵異なつて居る。例之ば比較的高價なる生絲百斤が負擔し得る運賃と、比較的廉價なる綿絲百斤が負擔し得る運賃とは著るしい差がある。又貨物の種類に依ては同じ價格のものでも運送せられたる爲め多大の價值を生ずるものもあれば、所在の移動に依てそれ程價格に差を生じないものもある。換言すれば社會百般の事物は一々其の運賃負擔力を異にして居る。又鐵道が運送上に要する費用に就て觀れば、同じ百斤の貨物にても其の容積を異にするか或は破損し易いものもあれば亦減量し易いものもある。更に急速輸送を要するもの、變質し易い虞あるもの等それ〴〵運送に要する費用及勞務並損害賠償に對する危険の程度を異にして居る。故に貨物各個に對する運賃は總て正當、公平なるを要すると共に、亦運送に要する費用をも充分に償はなければならぬとすれば、運賃は各個の貨物に對して各別に定むるより外に途はない。然し縱令各個の貨物に對する賃率を適當に定むることが出來るとするも、幾千幾百種の物品に對し一々異なる運賃率を定むるが如きは果して取扱上に敏速、確實、公平を期することが出來るであらうか、恐らく至難のこと、言はなければならぬ。又鐵道としても社會一般の要求に應じて運送の責任を全ふする爲めには、到底此の如き煩瑣なる仕事に堪え得るものではない。加之同一商品であつても卸賣商品と小賣商品との負擔力に差がある。又市場價格の變動に制肘されて其の負擔力に差異の生ずることは免れない。更に距離の點より觀るも遠距離輸送と近距離輸送とに依て負擔力

は異なる。然るに若し此等の異なる事情の下に在る貨物に對してそれ〴〵各別に賃率を定むることゝすれば、第一に適當なる判斷を下すに苦むは勿論、判斷を下す人に依り其の觀る所を異にすべきが故に到底公平を保つことは出來なく、却て情實に因り不正不當なる取扱を爲さぬとも限らない。此の如きは固より取扱上の最も望ましき敏速、正確、公平を求むべき途ではない。故に成るべく貨物各個の負擔力にも應じ、亦鐵道の經費をも償ひ且つ社會の要求にも従ふやうにして敏速、簡明なる取扱を爲すことの出來る爲め、百般の貨物を若干の等級に分類し、負擔力取扱上の便否等を斟酌考慮して最も類似せるものを取纏め、之を各適當なる等級に配屬編入して之に同一の賃率を適用する方法を採るの必要がある。是れ各鐵道に於て貨物等級制度を設定する所以である。

等級査定の標準

貨物の等級は單に貨物の價值のみに依り之を分類すべきものと爲す説がある。之は所謂價值等級主義に依るものであつて、即ち輸送貨物の交換價值を標準として等級を制定しやうとするものである。然るに貨物は既に述べたるが如く單に其の價值のみではなく、其の性質、形状、取扱の便否等をも斟酌考慮しなければ、比較的完全なる等級制を設定することは出來ないのである。

貨物の等級を設定する普通の方法は、先づ其の特質、價值、取扱の便否等に於て最も類似せる數種の貨

物を同一等級に配列し其の他の貨物に對しては最も多く類似して居るもの又は重要な點に於て相似し居るものを探り、之を配列分類するの外はない。又貨物等級の分類は實際社會の狀況に順應して制定し、發達して來たものであるから、賃率の場合と同様に一旦制定したる以上は著るしい不公平又は不當のもの、ない限りは妄りに之が改廢を爲すべきものではない。何故なれば貨物等級の改廢に依て産業界に多大の影響を與ふることがあるからである。

英國鐵道に於ける等級査定標準は運送の價值と運送實費とであるが、鐵道法は(一)運送の價值(二)重量と容積との關係(三)貨物の損害及危險の程度(四)貨物取扱勞務費(五)大量輸送に依り節約し得べき鐵道の勞務費等を以て等級査定標準と爲すべきことを指示して居る。然し之は單に大體の標準を示すに過ぎず、實際上は等級の適用に現はるゝ條件に貨物の包裝、荷造の完否、貨物損敗性の多少、使用貨車の區別、貨物の損害賠償責任の有無等鐵道法に於て指示せる(三)及(四)の内容に相當すべき幾多の細別がある。而して前記(五)に従ひ託送數量の大小に依り等級に差別を設くる爲め等級の分類は著しく増加して居る。

等級を分類する方法に列記主義と例示主義とがある。前者は貨物の品名を悉く羅列するものであつて、之は取扱者に便宜を與へると共に列記事項に該當しない物品あるときは直に運賃を定むることの出來ない不便がある。後者は或る貨物の品名のみを列舉し、他の物品は類推に依り其の等級を定むる方法である

が、之は類推者の判斷に依り取扱の區々に亘るの缺點がある。我が國有鐵道の現行貨物等級制は大體に於て列記主義に依り一々品名を列記すると共に、等級表上の品目に該當しない貨物は之を三級品として居る。尙歐洲鐵道に於ける方法を參考として掲ぐれば佛國に於ては等級品目に包含しない新なる貨物あるときは、鐵道は之を類似の級に編入することが出来るものとし、獨逸に於ては異級の貨物より成る貨切扱に對しては、其の貨物中の最高級の賃率を課するか又は等級の異なる貨物は各別に其の重量を運送狀に明記したるときは、其の等級に相當する賃率に依り別個に計算するものとし、英國の改正等級表案に於ては等級表に記載なき貨物は第二十級を適用することとして居る。

次に貨物の等級を分類するに五級制と爲すべきか、七級制と爲すべきか、或は八級制と爲すべきかは甚だ研究に値する問題であるが、之は其の國に於ける産業發展の程度、經濟社會の要求如何に依り決定すべきものである。唯だ茲に注意すべきは等級が精細になるに従ひ完全に近づくが如く思はるゝも、餘り精細に過ぐるときは、却て等級設定の精神に遠ざかると言ふことである。現今大體に於て英國改正案は二十一級制、伊太利は八級制、獨逸及佛國は六級制、白耳義は四級制、米國に於ける公定東部等級表は十四級制、南部等級表は十九級制、西部等級表は十六級制、我が國有鐵道に於ては六級制を採用して居る。

我が國有鐵道に於ては貨物を其の品種に應じ之を一級品(最高級)より五級品(最低級)に至る五種に區分してある。而して其の區分の標準は原料品と加工品、粗製品と精製品、生活必需品と奢侈品、低價品と高

價品及運送取扱上の難易、社會政策等種々の關係を考慮して定めたるものであつて、五級品は賃率最も低く、順次遞増して一級品に至る。此等貨物の等級は品類及品目別に分類したる貨物等級表に依つて示されてある。即ち品類を五十音別に列記し、其の品類に屬する品目を細別して其の等級を示してある。尙ほ特別の取扱を要する物品は之を級外品として第一種より第七種に區別し、都合一千三百八十餘種の品目を五等級と七種に分類し、各異なる賃率を適用してある。今其の區分に屬する主なる物品を擧ぐれば左の如くである。

一級品 絹絲、絹織物、水晶、鏡、樂器、毛皮製品、香水、蠶種、寫真機、美術品、懷中時計、花卉

眼鏡類、其の他容積重量に比し價格著しく高く且つ取扱上注意を要するもの

二級品 毛絲、毛織物、植木、擬革紙、電信電話機、活鮮魚、鮮肉、樟腦、髮油、護謨製品、セルロ

イド製品、掛時計、繭、眞綿、麥稈帽子、其の他容積重量に比し價格高く且つ取扱上注意を要するもの

三級品 綿絲、貝殼製品、菓子、鶏卵、卷煙草、刻煙草、鯉節類、清酒、麥酒、味淋、漆器、人力車

自轉車、罐詰、書籍、文房具、其の他製品であつて其の重量容積に比し稍や高價なるもの

四級品 砂糖、寒天、葉煙草、生果物、小麥粉、梅干、番茶、棉花、石油、味噌、醬油、酢類、荷車

麵類、其の他半製品又は製品中價格低廉なるもの

五級品 米、麥、粟、豆類、薪、木炭、石炭、瓦、鐵及鋼、土砂、水及氷、甘藷、馬鈴薯、大根、綿

屑、俵、菰、木材、其の他原料又は未製品の如き、重量容積に比し價格低廉なるもの

級外品

甲 火藥、爆藥、火工品

乙 濕藥、雷管、煙火其の他の火工品

丙 甲に屬する火藥又は乙に屬するものであつて五十斤以下のもの若は甲に屬

する爆藥(起爆劑を除く)であつて十斤以下のもの

第一種 火藥類

第二種 危險品 壓縮瓦斯、液化瓦斯、酸類、油紙油布類、燐寸類其の他

第三種 家畜 牛、馬、豚、綿羊、山羊等

第四種 自己の車輪にて運轉する車輛 鐵道車輛

第五種 死體

第六種 特種貴重品 金銀貨、兌換券、銀行券、印紙、切手、證券類、貴金屬及稀金屬、同製品

寶玉石類及其の製品其の他

第七種 臨時の約束に依り運送する貨物 胞衣類、屎尿其の他の汚穢なる物

鐵道の取扱ふ貨物は千差萬別であつて殆んど社會百般の物品を包含して居る。故に等級表を編成するに

際し此等多種多様數限りのない固有の品名を全部網羅するとすれば、貨物等級表は甚だ浩漭のものとなり實際の取扱上却て煩雜を來し多大の手續を要することゝなるが故に、通例等級表には出来るだけ總括的の名稱を掲げ、特殊のものであつて之を總括することの出来ないもの、一品種の中特に等級を異にするもの等に限り固有の名稱を列擧してある。等級解釋の際最も紛らわしいことは、其の物品を用途に依て取扱ふべきか又は品質に依て取扱ふべきかと言ふ點に在る。之は運賃に關係するものであるから必ず決定して置かなければならない。而して之が決定の標準は國有鐵道に於て左の如く定められてある(貨物規則 第五七條)。

貨物が等級表上の品目二以上に該當する場合は左記に依り等級を決定する。

一、水晶、瑪瑙、玉、琥珀、象牙、龜甲、珊瑚、貴稀金屬、寶玉石の製品の品目と其の他の品目との孰れにも該當するときは、品目の適用に就て特に明記あるものを除き其の材料の製品に依る。

二、前號以外の貨物であつて書畫骨董美術品と其の他の品目との何れにも該當する場合は書畫骨董美術品に依る。

三、前二號以外の貨物であつて等級表上に固有の名稱にて品目を明記しあるもの又は品目の適用に就て特に明記しあるものに該當するときは其の品目に依る。

四、前三號以外の貨物は其の用途に依り定むる品目に依る。

製作材料に依り品目を異にする場合に、貨物が二以上の材料を用ひて製したる物品であるときは、其の材

料の價額を比較して之を大なる價額の材料にて製したるものと看做し、之に依り難いときは其の最も高い等級に屬する材料にて製したるものと看做すのである。

組立てないもの及部分品であつて等級表上特に明記してない場合は、其の完成品の品目に依る。

等級表上の品目に該當しない貨物は總て三級として取扱ふ。因に驛に於て此の種の貨物を受託したるときは、其の品名、性質、狀態、荷造、用途、價額、運送の難易其の他等級査定上に參考となるべき事項を主管鐵道局運輸課を經由して運輸局貨物課に報告することに定められてある(貨物規則 第三一條)。之は將來等級改正を爲す場合の參考に資する爲めである。

(參考)

英米鐵道に於ける貨物等級制に就て一言せんに、英國鐵道の貨物等級は鐵道及運河運輸條例の規定に依り各鐵道で之を起案し、當時の監督官廳であつた商務院ボート・アンド・トラディンで之を審査し、其の決定したるものを更に議會に提出して其の認可を経たるものであつた。然し此の認可等級なるものは、單に鐵道運送貨物等級の最高標準を定めたるものに過ぎなく、之に包括せる貨物の品目品目が粗雜であつた爲め、之を直に鐵道運送の實際に適用するには不備不尠が尠くなかつた。そこで鐵道清算所レールウェイ・クリアリング・ハウスは此の認可等級に準據し、多數の品目品目を網羅せる一般鐵道貨物等級表なるものを編纂し、一九二二年等級改正の議決定するに至るまで毎年之を發行して鐵道運送の實用に充てゝ居つたのである。

改正貨物等級案に依れば一般貨物を二十一等級に分類し、特種貨物を六種とし更に之を幾多の等級に分

類して居る。而して其の高低の順位は第一級を最低とし第二十一級を最高としてある。改正等級は幾多の標準を以て査定分類せられて居るから、同一品種の貨物に在つても其の運送條件に従ひ等級の適用を異にし、石灰の如きは其の品質、性状其の他の條件に依り第二級より三、六、七、九、十一、十三、十六及十八級の等級別がある。故に英國鐵道に於ては單に品種のみを指定して其の等級如何を直に知ることが出来ない。

貨物等級表に網羅せられたる貨物の品類は約二千三百に上り、品類の下に品種品目の別記せらるゝものも尠くない、家具、魚類、野菜、化學製品（之は品種別に等級を附せず荷造包装の區別に依て等級を分つて居る）、機械類、石材、礦物等は最も多數の品種品目を有する品類である。而して等級適用の最低噸數は一級品乃至六級品は六噸以上、七級品乃至九級品は四噸以上、十級品及十一級品は二噸以上とし、其の他は託送數量の制限はない。託送貨物の噸數が等級に定められたる最低噸數に満たないときでも、實際噸數にて之に相當せる等級に依り計算したる運賃が最低噸數にて之に相當せる等級に依り計算したるものよりも大なるときは、該貨物に對しては後者の等級を適用するのである。例之ば五噸の煉瓦を託送せんとする場合に、煉瓦は六級品なるも六級の適用には最低噸數六噸の制限がある。而して原則に依れば此の五噸の煉瓦は七級の適用を受くべきものなれども、七級品五噸分の運賃が六噸（一噸の空噸を含み）六級品として計算したる運賃よりも高い場合には、最低噸數にて之に相當せる等級即ち六噸六級品として其の運賃を定むることとなるのである。

尙ほ貨物積載貨車の鐵道所屬のものなると貨主所有のものなるとに依り等級の適用を異にして居る。又包装荷造容器に依り等級の適用を異にせるは、所謂車輛容積主義に則りたるものにして即ち陶磁器製瓶入の酒は其の容量に應じ第十九級又は第二十級を適用し、樽入のものは第十八級を適用するが如く、同一品種の脂肪グリスであつても樽入又は鐵筒入のものは十一級、罐入函詰のものは十二級、函入のものは十三級、桶入のものは十五級を適用するが如きは其の例である。

次に等級適用に關する通則を述べれば、等級を異にせる貨物を別個の梱包として託送する場合には、各梱包各別に等級を適用する。尤も其の最も高い貨物の等級を全梱包の貨物に適用したる賃率が低廉なるときは、各梱包毎に等級を適用しない。又一梱包中に等級を異にせる貨物を混ずるときは、其の梱包中の最も高い貨物の等級を全貨物に適用し、等級表に記載してない貨物又は貨物運送狀に品名を記載しないものに對しては第二十級を適用するのである。

米國に於ては一八八八年州際商務條例の通過前までは大鐵道は孰れも各自の貨物等級表を制定して居つたが、一八八七年に貨物等級組合なるもの起り、翌年州際條例に依り無數の等級表は三種の等級表に統括せらるゝやうになつた。即ち公定等級法、南部等級法、西部等級法是れである。而して此の三大分類は一定の範圍内に限り適用せられ、外に太平洋沿岸各地發着の貨物に對しては大陸橫斷貨物等級表がある。其の他フロリダ、ジョージア、イリノイ、アイオワ、ルイジアナ及ミシシッピ、ミネソタ、北カロライナ、

ネブダ、テキサス及アラジニア等の諸州は、州鐵道委員の制定に係る等級表を有すれども、此等は單に其の州内の貨物運送に對してのみ適用せらるゝものに過ぎない。

一、公定等級表 ミシシッピイ河の東、オハイオ及ポートマック河の北にしてニュー・イングランドを含み、シカゴよりセントルイズに引かれたる線及オハイオ河の合流點の東部地方を一劃とせるものを公定貨物等級組合と爲し、之が契約、改定、管理はニュー・ヨークにある本部に於て取扱ひ、五百四十以上の鐵道其の他の運送會社が之に加入して居る。此の等級表は東部等級表とも稱せられ、名目上は六種の數稱等級に分類されてあるも、實際は十四級に分れ、約八千種以上の貨物が編入されて居る。

二、南部等級表 オハイオ及ポートマック河の南ミシシッピイ河の東に於ける各鐵道は、南部貨物等級組合の名の下に其の本部をアトランタに設け、百七十以上の鐵道其の他の運送會社が之に加入して居る。此の等級表には六種の數稱等級と七種の字稱等級とがあつて、約五千種以上の貨物が編入されてあるが、或る物品は又一級品の $1\frac{1}{2}$ 、2、3、4倍等に細別されてあるから實際は十九等級である。此の分類には尙ほ例外を含んで居る。

三、西部等級表 ミシガン湖、ミシシッピイ河以西の各州に於ける鐵道は西部貨物等級組合の名の下に其の本部をシカゴに置き、四百八十以上の鐵道其の他の運送會社が之に加入して居る。此の等級表は五

種の數稱等級と五種の字稱等級との十種に分類されて居るが、其の外 $1\frac{1}{2}$ 、2、 $1\frac{1}{2}$ 、3、 $1\frac{1}{2}$ 、4倍等に細別されてあるから實際は十六等級があつて、約八千種以上の品目を包含して居る。

第三節 貨物運賃の種類

普通運賃

普通運賃又は一般運賃は普通の運送條件にて貨物を運送する場合に賦課する運賃である。我が國有鐵道に於ける貨物普通運賃率は一、二、三、四、五級品と級外品とに區別し左の如く定められてある(貨物規則第六〇條別表)

一、鐵道

甲、小口扱、貸切扱、特種扱賃率

1. 一、二、三、四、五級品賃率

小口扱及貸切扱共一級品、二級品、三級品、四級品、五級品に分ち、小口扱は百斤を單位とし、貸切扱は一噸を單位として哩程に應じ定められてある。

2. 級外品賃率

イ 第一種 火藥類

甲及乙は小口扱一級賃率の三倍、丙は十斤迄一哩毎に二錢、十斤を超ゆる斤數に對しては十斤迄に付一哩毎に一錢である。

第三節 貨物運賃の種類

五四

□ 第二种 危険品

小口扱は小口扱一級賃率を、貸切扱は等級表に示されたる貸切扱當該級賃率を適用する。

ハ 第三种 家畜

貸切扱三級賃率を適用する。

ニ 第四種 自己の車輪にて運轉する車輛

自重一噸に付百哩迄は一哩毎に二錢、百哩を越ゆる哩程に對しては一哩毎に一錢五厘である。

ホ 第五種 死體

一箇に付一哩毎に二十五錢である。

ヘ 第六種 特殊貴重品

小口扱は百斤に付五十哩迄は二圓四十錢、百五十哩迄は四圓三十錢、三百哩迄は六圓三十錢、五百哩迄は八圓三十錢、以上三百哩迄を増す毎に百斤に付二圓二十錢を加へる。

乙、特別小口扱賃率

運送距離は最低四十哩迄とし以上百哩迄は二十哩毎、二百哩迄は二十五哩毎、五百哩迄は五十哩毎とし、五百哩以上は百哩刻みに、又斤量は五十斤迄、七十五斤迄、百斤迄とし、百斤以上は二十斤毎の計算に定められ、賃率表は五錢又は十錢單位として日常の記憶に便ならしめてある。尙ほ高級貨物又は才積大

特殊貨物に對する運賃

なる物品に對しては五割増、十割増、十五割増又は二十割増として其の品名を列記してある。

因に特別小口扱貨物には等級を適用しない。元來少量の貨物に對して悉く等級を適用するは甚だ煩雜であるし、且つ小口扱貨物の品目が貸切扱貨物に數倍する事實に鑑み之を無等級とし、又現在小口扱貨物の賃率は甚だ詳細であつて少量貨物に對し適用上の實效が乏しいから、特別小口扱貨物の賃率は之を簡單にせられたのである。

二、航路 航路の賃率は一哩何程とせず各航路毎に定められてある。

國有鐵道に於ける貨物の普通運賃は國有鐵道貨物運送規則第六十條別表の貨物普通賃率表に依り計算するを原則とするが、尙ほ他に左の如く特殊の取扱方に依るものがある。

一、鐵道軍事供用令に依る料金

鐵道軍事供用令に於ては運賃と謂はず料金と稱する。而して其の額は供用貨車に應じ一輛一哩に付有蓋貨車は十二錢、無蓋貨車は十錢、貨物緩急車は六錢とし、運送距離二十哩未滿のときは二十哩分の料金を收受するのである(同令第一五條別表)。

二、私有貨車を以て運送する貨物の運賃

鐵道省の車籍に編入せる私有貨車を以てする運送は特殊扱とし、之に依り貨物を運送する場合は貸切扱として取扱ひ、其の運賃は左の如くである(貨物細則第一五〇乃至一五二條)。

1. 鐵道（航送航路を除く）積載貨物に對する普通運賃、但し級外品第二種危険品中石油、揮發油にして放油設備に依り放油する場合には普通運賃の五分減である。

2. 航送航路 積載貨物に對する普通運賃

右の運賃は貨車標記荷重噸數に依り計算し、貨物の容積噸數が標記荷重噸數を越ゆる場合には貨物の容積噸數に依り計算する。尤も貨物最低運賃は適用しないのである。

次に私有貨車を空車にて發驛に返送する場合にはタンク車は鐵道（航送航路を除く）は無賃、航送航路は普通運賃の五割減とし、其の他の貨車は普通運賃を收受する。

空車廻送の場合は左記に依る。

1. 私有貨車取扱手續第一條別表乙號の貨車であつて、定期検査又は修繕を施行するとき及其の定期検査又は修繕落成後試運轉を爲すときは無賃

2. 私有貨車取扱手續第一條別表乙號の貨車であつて「1」以外の場合及同甲號の貨車は普通運賃、尤もタンク車であつて鐵道（航送航路を除く）運賃支拂額が五十哩以上のときは鐵道（航送航路を除く）は五割減、又著驛が返送經路（輸送順路に依る）の途中驛であるときは鐵道（航送航路を除く）は無賃、航送航路は五割減である。

三、臨時列車を以て運送する貨物の運賃

貸切扱又は一車を使用して運送する特種扱の貨物を、荷送人の請求に依り特に臨時列車を以て運送する場合の運賃は、賃率表に基き一口毎に計算したる金額に十三割を乗じたるものである。而して一列車分を積算するも其の額が百二十五圓未満のときは最低運賃として百三十五圓を收受する。尙ほ鐵道が臨時列車に依る貨物の運送を引受けたるときは、必要に應じ前記の運賃の二割に相當する金額を豫納せしむることがある（貨物規則第七三條）。

因に貨物列車の運行しない區間に於て火藥類を運送する場合の如く、鐵道の都合に依り臨時列車を運行せしめたるものであるときは、固より上記の規定は適用せられない。

四、列車又は連絡船を指定して運送する貨物の運賃

貸切扱又は一車を使用して運送する特種扱の貨物を、荷送人の請求に依り列車又は連絡船を指定して運送する場合の運賃は、一口毎に計算したる金額に十三割を乗じたるものである。而して其の額が五圓未満のときは最低運賃として五圓を收受する（貨物規則第七二條ノ二）。

五、尿尿其の他汚穢なる物品の運賃

(1) 尿尿 五級貸切扱運賃の二倍。尤も一箇月毎に専用貨車一車一日當り運賃収入が八圓に充たないとき又は契約期間中に尿尿の發送なき月あるときは、一箇月毎に一日當り一車八圓の割合に依り計算する。此の場合天災事變其の他已むを得ない事由に因り又は鐵道の都合に因り受託しない日のあるときは其の日數は控除する。(2) 生骨は五級運賃、(3) 生皮（漬けたるものを含む）は三級運賃、(4)

生絹、乾燥しない内臓類は四級運賃、(5)胞衣類は三級運賃。

尿尿の空容器は専用車に積載して發驛に返送する場合に限り無賃として取扱ふ(以貨物細則上第一四四條)。

六、省用品の運賃

左記以外は普通運賃率又は特定運賃率に依る運賃、料金を收受するのである(大正十年四月)。
(達第三四二號)

1 無賃のもの

イ 作業用品(運輸營業に用ゐらるゝ機關車の燃料炭、各驛常用の物品、保線の材料の如きもの)

ロ 建設又は改良工事用品を建設又は改良所屬の貨車(營業用貨車の貸渡したるものを含む)に積載し建設及改良費支辨の列車にて運送するもの

ハ 建設又は改良所屬の車輛を鐵道に依り運送する場合であつて左に該當するとき

(一)自己の汽力を以て運轉する機關車、(二)定期検査の爲め最寄検査場に往復する貨車、(三)有賃省用貨物運送の爲め廻送又は返送する空車、(四)建設又は改良費支辨の列車にて運送する空車

ニ 省用品運送の爲め建設又は改良所屬の貨車を使用するとき

2 特種運賃に依るもの

建設又は改良工事用品を營業用貨車に積載し、建設及改良費支辨の列車にて運送する場合の運賃は一車一哩に付二錢五厘の割合にて計算する。尤も標記荷重噸數十噸を超える貨車を使用するときは、十噸又は其の未滿毎に之を一車に換算する。此の場合貨物の最低運賃に關する規定を適用しない。

七、貸切扱に依る特種貴重品の運賃

貸切扱に依る特種貴重品の賃率は二十哩迄は一噸に付五圓、二十哩を超える哩程に對しては每一噸一哩に付二十五錢、五十哩を超える哩程に對しては同十八錢、百五十哩を超える哩程に對しては同十五錢、三百哩を超える哩程に對しては同十二錢、五百哩を超える哩程に對しては同十錢であつて、運賃は運送哩程毎に區分し、之に各所定の賃率を乗じて合算するのである(貨物細則第一五七條)。而して此等の運賃は鐵道(航空航路を除く)及航路(航空航路を含む)毎に各別に之を計算する。

八、國有鐵道共濟組合購買部及職員消費組合託送貨物並職員共同購買貨物の運賃

國有鐵道共濟組合購買部及職員消費組合託送の貨物に對しては各扱共、職員共同購買貨物に對しては貸切扱に限り取扱ふのであつて、運賃は普通賃率又は特定賃率の八割減とし、最低運賃を適用しないのである(大正七年十二月)。
(達第一九三六號)

特別賃率

貨物普通賃率の外に特殊の運送條件に依り貨物を運送する場合に課する種々の特別賃率がある。此の賃率は一國の經濟政策、社會政策又は鐵道營業上の理由に依り、同等級貨物の同一量を同一距離に運送するに際し適用するものであつて、普通賃率よりも低廉である。此の如き賃率の存在するは貨物運輸の状態が旅客運輸に比し遙に複雑なるに因るものであつて、貨物特別賃率は鐵道賃率論中の最も困難なる問題であると言ふも決して誇張の言ではない。故に之に就て詳説するの必要がある。特別賃率の發生する原因を概論すれば特殊の運輸上の理由に基くものと言ふの外はないが、其の主なるものを擧ぐれば左の如くである。

一、運送條件の相違其他鐵道營業上の理由に基くもの

鐵道の責任の輕減(例之ば貨主又は貨車所有者責任負擔の如き)、運送期日の延長又は特別大量の運送

等を條件として適用する特別賃率がある。此等の場合には一方に於て生産費の減少を招き他方に於ては運送条件の負擔力尠いが爲め低い賃率を課するものである。又鐵道營業上の理由に因るものには戻荷運賃即ち空車の廻送を利用し収入増加を目的として設くる割引運賃、貨物の輸送を平均ならしめて貨物の停滯を防がん爲め或る一定の時期例之ば夏季閑散の時機に於て車輛を利用せんが爲め設くるが如き季節割引運賃等がある。

二、貨物の性質に基くもの

輸送貨物の性質、價格等に依り運賃の低減を爲して特別賃率を設定することは畢竟貨物等級表を一時的に補充するの趣旨である。貨物等級表が完全ならば此の如き理由に因り運賃を低減する必要はないのである。然るに貨物等級表は概括的であつて較もすれば完全を期することは出来ないから特別賃率を制定する必要がある。

三、競争の結果として生ずるもの

此の種のものはその例を枚擧するに遑ないが之を大別すれば左の四種となる。

1. 他の交通機關との競争 之は我が國に於ける實例に依れば船舶との競争であつて以前山陽鐵道會社が瀬戸内海の汽船と競争し、貨物を吸収せんが爲め運賃を低減し、鐵道國有以後に於ても暫く此の方針を踏襲したるが如き或は四日市東京間に於て米の輸送の爲め海上運賃と同一運賃を定めたるが如き

其の例である。

2. 他の鐵道との競争 之は兩地點間に二線以上の連接せる鐵道の存在する場合に生ずるものであつて兩端が大都會なるときは競争は益々激甚を加へ、終には運送實費以下の賃率を定むるの現象を呈し、資力不充分なる鐵道は終に力盡きて資力大なる鐵道に併吞せらるるか又は兩鐵道の獨立して存在し得る程度に於て協定を爲すに至る。而して協定の方法は運輸數量の分配、運賃の協定、收入したる運賃の分配等の方法を探るを普通とする。此の競争は大體に於て過渡的のものであつて他の經濟上の競争の如く自由競争ではない。而して運賃は一時競争期間中特に低減せらるることありとするも、終局に於ては競争期間中の損失を補償せんが爲め、荷主は競争前よりも却て高率なる運賃を支拂はなければならぬことが往々ある。

3. 設備の競争 之は鐵道の諸種の設備を改善し公衆の便益を増進するを以て競争の目的とするものである。即ち車輛の設備を完全にして列車の速度を高め、又は無料にて貨物の庫入を爲し或は集配制度を設けて荷主の便宜を計るが如き其の例である。

4. 市場の競争 之は市場と生産地との關係に於ける競争であつて、鐵道の立場よりすれば市場と生産地とが成るべく遠距離なるときは、縦令運賃の低減を行ふも利益の範圍は増大するものである。例之ば嘗て洪牙利の穀物を瑞西に輸送する場合に適用されたる特別賃率の如きである。此の競争は露米産

の穀物との競争であつた。

四、經濟政策上の理由に基くもの

此の種の著しき例は嘗てプロシヤ國有鐵道に於て實行したる例外貨率である。即ち同國例外貨率設定の原則として一八八四年十月プロシヤ工部大臣の鐵道會議に送りたる書柬に依れば、左の如き場合に例外貨率を設定することとしたのである。

1. 必要な原料及補助材料品の運賃を引下げ内地産業を保護するもの
2. 外國との競争に依り困難する獨逸品の販路を擴張する爲め又外國に獨逸品の輸出を奨励する爲めにするもの
3. 外國海港に對し獨逸海港の商業を維持する爲めにするもの
4. 外國鐵道又は水路の競争に對して内國の交通方法、主として鐵道を維持する爲めにするもの
次に經濟政策上の理由に基く特別貨率は其の目的に依り左の如く分類することが出来る。
1. 産業奨励貨率 之は價格の低廉なる貨物の鐵道輸送を奨励する爲め制定するものであつて、規定貨率にては到底其の負擔に堪えない貨物には特に貨率を低減するのである。例之ば我が國有鐵道に於ける肥料、石灰石、礫石、乾藪に對する特定貨率の如きが是れである。
2. 輸入貨率 之は内地産業に必要な原料品又は助成品の輸入を奨励する爲め制定する低廉なる貨率

である。此の種の貨率は現在我が國有鐵道に於ては其の例を見ないが、米國に於て輸入品たる日本産苳蒨に對して西部輸入港、シカゴ間に割引運賃を適用したるが如きは其の例である。

3. 輸出貨率 之は外國市場に於ける外國品との競争に對し自國の生産品の販路を擴張する爲め制定する貨率であつて、我が國有鐵道に於て米國、加奈陀、露領亞細亞又は支那方面へ輸出する蜜柑の貸切扱に對し東海道線及山陽線方面より輸出港に輸送する場合に適用さるる特定運賃は之に屬して居る。此の貨率は經濟政策上充分之を利用しなければならぬものであつて、獨逸に於ける輸出貨率は硝子、紙、粗糖、石等に對しては直に割引貨率を課するも、其の他の輸出品に對しては發送の際先づ普通貨率を課し、後荷受人の申出に依り一定條件の下に運賃の割戻を爲すのである。
4. 通過貨率 之は外國貨物をして成るべく自國線内を通過せしめんが爲め設くる貨率であつて、伊太利のゼノアより瑞西に輸出する貨物と競争せんが爲め佛國のマルセーユより佛國內を通過して瑞西に至る特別運賃の如き、或は獨逸鐵道が其の收入を多からしめんが爲め、自國を通過する外國の銑鐵を低廉なる運賃にて運送するが如きが其の例である。
5. 拓殖奨励貨率 之は未開地の拓殖を助成するが爲め制定する貨率であつて、我が國有鐵道に於て移住者引越荷物等に對し適用する特定貨率の如きは其の例である。

五、社會政策上の理由に基くもの

之は物價調節に資する爲め制定する貨率であつて、我が國有鐵道に於て米、麥、豆類、鹽、薪炭、味噌、醬油、鮮魚其の他の生活必需品の貸切扱運賃を割引せるが如き、又震災火災、水害、饑饉等の場合には被害地に輸送する救恤品、食料品、建築材料等に對し運賃割引（又は無賃にて輸送することもあり）の取扱を爲すが如きが其の例である。獨逸に於ても蜂蜜、麵麩、バター、鮮魚、野菜、牛乳の如きは急行便として託送せられたる場合にも、普通便の貨率を課して居つた。

特約及特定
運賃

次に特別貨率は之を形式上より觀れば割引運賃であつて、普通貨率の例外を爲すものである。從て之を例外貨率と稱することも出来る。而して此の特別割引運賃は其の割引の方法より觀て之を左の如く特約割引運賃及特定割引運賃の二に區別することが出来る。

一、特約割引運賃

鐵道が個人、組合、會社等特定の貨主に對し發著驛を定め、或る期間特種の貨物に就き一定の條件に依り所謂對人的に運賃を割引することがある、之を特約割引運賃と謂ふ。特約割引運賃には責任附のものとならざるものがある。責任特約運賃とは契約者をして一定の期間内に託送すべき數量に對し責任を負はしめ、若し其の責任を果すことの出来ない場合に違約金を徴することを約するものである。而して其の違約金を徴する方法には（一）不足噸數に對する割引運賃額を徴收するものと、（二）出貨噸數に對する普通運賃額との差額を徴收するものがある。然し特約割引運賃は或種の貨主に對し特典を附與する

ものであつて、公平及公開を旨とすべき鐵道運賃の性質に反するものであるから、各國に於て此の種の對人的差別貨率又は祕密割引を禁止するに至ては殆んど同一轍に出づるが如くである。我が國に於ても從來此の種の運賃は行はれて居つたが、大正七年十一月以降運賃の公正を標榜して斷然之を廢し、運賃の割引を必要とする場合には萬人平等に其の利益に與ることの出来る爲め、總て次に述ぶる特定運賃の形式に依ることとした。

二、特定割引運賃

一定の條件を具備するときは或る貨物に對し發著驛を定め、一般の貨主に對して割引を爲す運賃を特定割引運賃と謂ふ。我が國有鐵道に於ける特定貨率は全部之に屬し、貨物運送規則第八十六條別表貨物特定貨率表及連帶線内貨物特定貨率（大正十年一月）として定められてある。尙ほ期限を定め別途告示せられたるものもある。而して特定貨率には運賃の割引を爲すものと運賃の割戻を爲すものがある。運賃の割引を爲すものには二割減、三割減、五割減と謂ふが如く普通貨率よりの割引歩合を示したるものと當該區間の割引貨率を示したるものとある。又運賃の割戻を爲すものとは最初は普通運賃を收受し置き、一定數量迄の託送を爲したるとき初めて一定率の割引額を貨主に拂戻すことである。此の運賃割戻なるものは實質に於て割引の一種と謂ふべきものであつて、唯だ割引は事前に於て運賃を割引するに反し、割戻は事後に於て運賃を低減するの差あるに過ぎない。運賃割戻契約は他の競争機關に對抗しやうとす

るが如き場合には、責任特約割引よりも一層効果を奏するものである。蓋し運賃割戻は表面に於て運賃の割引がないから、割引額の程度が競争機關に漏洩することが尠なく、從て競争を益々困難ならしむる利益があるからである。此の運賃割戻法は特定賃率にも特約賃率にも適用することの出来るものであつて、出貨奨励の方法としては最も効果多きものであるが、特定人へのみ利益を與ふる結果を來すことあるを其の缺點とする。

第四節 貨物諸料金

料金の意義

鐵道の貨物運送に於ては運送に附隨する各種の勞務に對して支拂はるゝ報酬を料金又は手数料と稱し、之を鐵道固有の運送行爲に對して支拂はるゝ報酬即ち運賃と區別して居る。而して料金には鐵道運輸に關するものと然らざるものとがある。集貨料、配達料、貨物留置料、貨車留置料、貨物保管料、車輛廻送料、貨主處分手數料の如きは前者で、積卸機使用料の如きは後者である。

集貨料

集貨料とは荷送人の請求に依り、小口扱貨物を鐵道の定むる区域内に於ける荷送人の指定せる箇所にて集貨を爲す場合に收受するものであつて、其の額は左の如くである（貨物規則第七七條）。

- 一、百斤迄

東京、横濱、京都、大阪及神戸市内に於て集貨するもの

二十三錢

其の他

二十錢

- 二、百斤を超ゆる場合は五十斤迄を増す毎に拾錢を加ふ。

運賃を容積に依り計算する貨物に對しては、集貨料も亦其の容積に依つて計算する。

配達料

配達料とは荷送人の請求に依り小口扱貨物を、鐵道の定むる区域内に於ける届先迄配達を爲す場合に收受するものであつて、其の額は左の如くである（貨物規則第七七條ノ二）。

- 一、百斤迄

二十錢

- 二、百斤を超ゆる場合は五十斤迄を増す毎に拾錢を加ふ。

運賃を容積に依り計算する貨物に對しては、配達料も亦其の容積に依つて計算する。

貨物留置料

貨物留置料とは貨主の都合に依り發送未定の貨物を貨主の責任にて發送迄一時驛の構内に留め置く場合及到着貨物を荷受人に引渡後荷受人の都合に依り之を搬出しな場合、其の貨物に對して託送すべきこと又は搬出すべきことを勸告し、指定時間内に託送若は搬出しな場合に收受するものであつて、其の額は左の如くである（貨物規則第七八、八一條）。

一、託送前の場合

託送又は搬出の請求後二十四時間迄毎に

一噸又は其の未滿に付

三十五錢

二、引渡後の場合

荷受人が引取時間内に貨物の引渡を受けたる場合には所定の引取時間經過後、又引取時間經過後に貨物の引渡を受けたる場合には貨物保管料計算時間(所定の引取時間經過後二十時間又は其の倍数)經過後二十四時間迄毎に、後に掲ぐる貨物保管料の二分の一を收受する。而して此の留置料は荷受人が引渡を受けたる當時の數量即ち實際の斤數、噸數又は容積(特に斤數を定められたる貨物に就ては其の斤數に基き計算したる數量)に依り引取完了迄の時間に對して計算するのである。

貨車留置料

積卸貨主負擔の貨物を所定積卸時間(特に定むる場合を除き積卸を爲すべき旨の通知を發した時より起算して火藥類は二時間、其の他の貨物は六時間)内に其の積卸を完了しないときは、積卸時間經過後十二時間迄毎に一噸に付五十錢(門司鐵道局所屬石炭車に對しては別に料金を定む)の割合で貨車留置料を收受し、且つ必要に應じ荷受人の費用にて鐵道が其の取卸を爲すのである。

貨車留置料は當該貨車標記容積噸數に依り、容積噸數の標記してないものは標記荷重噸數に依つて計算するのである(貨物規則第二九、七九條)。

尙ほ積卸時間は貨物輸送の爲め運送の混亂を來す虞ある場合は鐵道局長の指揮を承けて之を短縮し、又貨物(動物其の他の家畜類、火藥類、危險品、死體を除く)の性質、形態等に依り又は暴風雨其の他已むを得ない事由に因り必要ありと認むるときは、驛長に於て四時間以内に限り之を延長することが出来る(貨物規則第二九條三項)。

(貨物規則第四四條)

因に貨車留置料は從來積卸時間經過後八時間毎に計算するのであつたが、之は其の以前十二時間毎の計算であつたのを大正八年輸送力不足の頃八時間に短縮したもので、其の結果一日の貨車留置料十五噸車に於て十八圓以上となり、現在貨車の収益力平均九圓見當と比較して餘り高額となつたから、之を引下げて以前の狀態に戻し十二時間に延長せられたのである。

貨物保管料

配達扱以外の貨物が到着したるときは驛は直に荷受人に對し貨物到着の通知を發するのであるが、荷受人に於て貨物の引取時間即ち貨物の到着通知を發したる時より起算し火藥類は二時間、級外品第五種死體は六時間、動物、級外品第三種家畜及級外品第二種危險品は十二時間、其の他は通知を發したる日共二日間に貨物の引渡を請求しない場合には、引取時間經過後二十四時間迄毎に左の割合に依り貨物保管料を收受する(貨物規則第四五、八〇條)。

一、小口扱(級外品及貴重品を除く)及特別小口扱(運賃の割増を爲すものを除く) 百斤迄毎に 四 錢

二、小口扱中級外品、貴重品及特別小口扱中運賃の割増を爲すもの 同 八 錢

- 三、貸切扱(級外品を除く)及級外品第四種 一噸迄毎に 七十錢
- 四、貸切扱中級外品 同 一圓四十錢
- 五、級外品第一種 百斤迄毎に 十二錢
- 六、級外品第三種 一頭毎に 四十錢
- 七、級外品第五種 一箇毎に 五圓

貨物保管料は貨物の實斤數、噸數又は容積に依て計算するのである。

貨物の引取時間は貨物輻輳の爲め運送の混亂を來す虞ある場合には、鐵道局長の指揮を承けて之を短縮することが出来る(貨物規則第四五條第三項)。(貨物細則第八九條)。

因に貨物留置料、貨物保管料及貨車留置料は鐵道が收入を目的として徴收するものでなく、此の種料金制度の運用に依り貨物の引取を敏速にして營業上の支障を防止し、或は貨車の滯留時間を短縮して貨車の利用効率を高めんが爲めであるから、貨物輻輳の爲め運送上に混亂を來すの虞ある場合は、驛に依り規定料金額の二倍又は三倍を收受して差支ないことに定められてある。而して此の必要ある場合には鐵道局長が其の驛、期間、料金を指定するのである(貨物規則第八二條)。(貨物細則第一二五條)。

貸切扱貨物及級外品第四種鐵道車輛に對しては作業上支障のない場合で且つ託送の際荷送人の請求があつたものに限り、其の秤量の委託に應ずるのである。而して此の場合には一回毎に左記の秤量料を收受す

秤量料

る(貨物規則第一七、八三條)。

- 一、四輪貨車又は六輪貨車に積載せしめるもの若し級外品第四種鐵道車輛中四輪車又は六輪車 發驛に於て秤量の場合 一圓
- 二、其の他 發驛以外の驛に於て秤量の場合 二圓

尚ほ必要ある場合には發驛に限り託送貨物一口中の一部分に對しても秤量の委託に應ずることが出来るのであつて、貨物の一部分にても檢量したるときは一回毎に右の料金を請求するのである。

次に何れの驛に於ても秤量することの出来ない場合には、曩に收受したる秤量料を拂戻し、又秤量したる貨物に過積若し積不足等のあつた爲め、其の一部を取卸し又は之に他の貨物を積加へて更に秤量する場合には二回分の秤量料を收受するのである。

元來秤量は貨主の義務であるが、貸切扱の如き大量貨物の秤量を各貨主が各自に行ふことは容易でない。故に計重臺の備附けなき驛に於ても秤量を委託し且つ一定の廻送料を支拂つて自己の貨物の輕重を計り、之に依て過積をなからしむる必要がある。此の必要より計重臺の設備なき驛に於ても計重臺の設備ある驛と打合の上秤量の委託を爲すことが出来るのである。尤も順路の場合に於ては普通秤量料の二倍を又逆路の場合には秤量料の二倍の外之に對する廻送料を徴收するのであるが、之は途中貨車の解結が相當手數を要するからである。

近來驛構内に於ける水陸連絡、貨物積卸、運搬等に對する機械力の利用が益々旺となつて、人力を機械力に變更することは作業の能率を増進し、諸掛りを輕減するに與つて大なる力があることが明瞭となつた。従て國有鐵道に於ても既に一定の豫算を定めて著々機械設備の改善に努力して居るのである。

貨卸機使用料

貨主が貨物積卸の爲め鐵道に於て設備したる起重機其の他の積卸機の使用を申出たるときは支障なき限り之に應じ、特に定むる場合を除き三十分毎に左記の積卸機使用料を收受するのである。尤も機械力利用の便を計る爲め手働のみに依るものは無料にて使用せしむる。而して手働の起重機及荷役の操縦並移動式起重機の手押に依る移動は貨主の負擔である(貨物規則第三〇、八四條)

一、ジブクレーン

十五 錢

二、其の他(最大能力五噸以下のもの)

同 十噸以下のもの
同 十噸を超えるもの
同 テルフアア及コンベヤを含む
同 テルフアア及コンベヤを除く

四 十 錢
六 十 錢
九 十 錢

蒸汽又は電氣を動力の全部若は一部と爲すもの(ジブクレーンを除く)に對しては其の最低料金を一圓と定めてある。

次に起重機使用料を計算するに當りて例之ば甲貨主が起重機の連續使用を申出るも、貨車の入換、貨物所在位置其の他の都合に依て作業を中斷し、其の間之を乙貨主に使用せしめ、更に甲貨主が使用するに至つた場合には甲貨主の使用時間は之を通算するのである。又使用時間を計算するに際し機械の故障、炭水の補充等貨主の責に歸することの出来ない事由に依て作業を休止したるときは、其の休止時間は之を使用時間より控除するのである。

抑も積卸機械を鐵道に於て備付け、貨主をして之を利用せしむることは其れに依て荷役進捗し、積込取卸の場所を節約し、貨車の滯留時間を短縮して鐵道自身も亦貨主も共に直接間接に機械力の利益を享くこととなるから、出來得る限り機械力の普及に努むると共に又其の料金を低減して貨主の負擔を軽減す

車輛廻送料

る必要がある。此の趣旨に依り動力を要しない起重機其の他の機械の使用は之を無料とし、動力を要するものも出來得る限り負擔を軽減するが爲め其の料金を殆んど實費以下に定めてあるのである。

重量品運搬車は其の使用度數尠ない爲め之を港灣其の他最も重量品、長尺物等の發送の多い驛に常備してあるのであるが、貸取扱の貨物を運送する爲め之を其の常備驛以外の驛に廻送する場合に、其の廻送及返送區間の哩程が當該貨物の運送哩程を超えること百哩以上なるときは車輛廻送料を收受するのである。而して此の廻送料は貨車所在驛、貨物發驛間の哩程と貨物著驛、貨車常備驛間の哩程(貨物著驛、貨車所在驛間の哩程の方が小なるときは其の哩程)との和より、當該貨物の運送區間の哩程及百哩を控除したる差哩程(即ち盈車として使用したる區間及往復各五十哩の無料運送哩程を控除したる殘哩程)に對する級外品第四種鐵道車輛の運賃に相當する金額である。尤も常備驛へ返送の途中を利用して使用する場合には常備驛に至る輸送順路内の廻送及返送哩程は車輛廻送料計算哩程には算入しない。重量品運搬車を航路に跨り廻送又は返送する場合に於て航路を往復共貨物を積載しないものであるときは、航路の往復に對する級外品第四種鐵道車輛の運賃額を右の金額に加算するのである(貨物規則第三九、八五條)。

貸取扱貨物運送の爲め重量品運搬車を常備驛以外の驛に廻送したる場合に於て託送取消の請求に應じたるときは、其の請求者より貨主處分手數料、貨車留置料及貨物保管料の外既に廻送したる區間の往復哩程に對する級外品第四種鐵道車輛の運賃(航路に跨る場合は航路の往復運賃共)に相當する車輛廻送料を收受する(貨物規則第九七條)。尙ほ貨物の發驛に向て廻送の途中、託送取消の請求に應じたる場合に於ても同様である。次に臨時列車の運行を取消したる場合に於て既に機關車を他の驛より廻送したるときは、貨主處分手數

料、貨車留置料、貨物保管料及前記車輛廻送料の外機關車廻送區間の往復哩程に對して一輛一哩毎に一圓の割合にて車輛廻送料を收受する。而して此の廻送料は處分の請求に應じたる際其の請求者より收受するのである(貨物規則)。尤も天災事變其の他已むを得ない事由に因り、貨物の處分を爲す場合には車輛廻送料を收受しない(貨物規則)。

荷送人又は貨物引換證若は船荷證券の所持人より、發送前に於ける託送取消、發驛への送還、荷受人又は著驛の變更其の他の處分を請求せられたるときは、一口毎に左記の貨主處分手數料を收受して之に應ずるのである(貨物規則)。

一、發送前託送取消の場合

小口扱(級外品及貴重品を除く)及特別小口扱(運賃の割増を爲すものを除く)	百斤迄毎に	十	錢
小口扱中級外品、貴重品及特別小口扱	同	二十	錢
其の他	數量に拘らず	一	圓

増運賃を收受すべき貨物に對する前記の貨主處分手數料が増運賃の二分の一に達しないときは、増運賃の二分の一を貨主處分手數料とする。

二、發驛への送還。荷受人、著驛、運送経路の變更。著驛に於ける引渡の差止又は其の解除若は配達の取消。届先の變更を爲す場合

貨物及關係書類發送前	小口扱及特別小口扱	十	錢
	其の他	二十	錢

貨物又は關係書類發送後
貨切扱及特種扱であつて荷受人の變更又は引渡の差止若は其の解除のみを爲すもの並小口扱及特別小口扱 五十錢

其の他 四圓

同一貨物に就て二回以上前記第二號に該當する處分を爲すときは、第二回以後の料金は一回毎に前記金額の二倍である。又同時に二件以上の處分を爲す場合例之ば著驛變更と同時に荷受人を變更する場合に於ても一回分の手數料のみを收受するのである。因に引渡の差止は「何日間」又は「何日迄」の如く條件付では其の請求に應じないのである。尙ほ引渡の差止を解除すれば其の料金は二倍となるのである。

第五節 貨物運賃及料金の計算

運賃算出の原則

貨物運賃を計算するには該貨物の等級、扱種別等を決定し、運送すべき區間の哩程に對する當該賃率に貨物の數量を乗じて其の所要額を算出するのである。今左に國有鐵道に於ける貨物運賃及料金計算上必要な事項を示さう。

一、哩程の計算方

貨物運賃、増賃金及車輛廻送料を計算する場合に於ける鐵道の營業哩程は航路、地方鐵道、軌道を介する場合でも其の前後を通算し、増賃金計算の場合に於ける鐵道と航路との哩程は之を通算する。而し

て運送経路二途以上あるときは其の最短経路の哩程に依て計算する。尤も荷送人が運送列車又は運送経路を指定したるときは、其の列車の運行経路又は指定の運送経路の哩程に依るのである。

荷送人の請求に依り託送の際發驛以外の驛に於て、貸切扱貨物及級外品第四種鐵道車輛に對し秤量を爲す場合に、其の驛が著驛への輸送順路外であるときは、秤量の爲め特に廻送したる區間の往路及復路の哩程を、前記に依り計算したる發著驛間の哩程に加算する。茲に謂ふ輸送順路とは必ずしも一定したる運送経路を指すのではなく、其の貨物自體が輸送せらるゝ経路を稱するのである。例之ば汐留發名古屋著の貨物に對し荷送人が中央線を運送経路として指定したるときは中央線を其の輸送順路とする。從て秤量の爲め東海道線の一驛に廻送したる場合は、其の廻送區間に對し廻送運賃を收受する爲め品川及秤量驛間の往復哩程を加算しなければならないのである。

二、數量計算方

- 1 貨物の重量計算の場合は百六十匁を一斤とし、千六百九十三斤四四を一噸とする。
- 2 運賃及料金を斤數に依り計算するものに在りては一斤未滿の端數は之を一斤に切上げ、又特別小口扱貨物を除き貨物の容積一立方尺に付重量十斤未滿のものは一立方尺を十斤に換算する。次に噸數に依り計算するものに在りては、一噸未滿の端數は之を一噸に切上げ、貨物の容積百立方尺に付重量一噸未滿のものは百立方尺を一噸に換算する。因に特別小口扱貨物は原則として容積に依り運賃計算をしないのである。蓋し容積の大なる貨物に就き其の立方積を算出して運賃を計算する方法は、取扱上

甚だ手數であるから之を簡單にし、小荷物と同様に重量のみに依つて計算し、才積特に大なるものは割増の方法に依て調節されてあるのである。

- 3 容積は總て貨物の貨車に積載せらるべき状態に於て、一口毎に其の最小の立方形の長さ、幅、厚さを測り、之を相乗して計算し、一立方尺未滿の端數は之を一立方尺に切上ぐ。尤も二箇以上を一口と爲す場合に荷受人の請求あるときは、之を分割して計算し、一立方尺未滿の端數は最後に一立方尺に切上ぐるのである。茲に謂ふ貨車に積載せらるべき状態とは例之ば $A \times B$ 形の貨物は床板上に $A' \times B'$ 形に積載せらるべきであるから、厚さ及幅は AB 又は CD ではなく $A'B'$ 又は $C'D'$ であることを指し、又最小の立方形の長さ、幅、厚さ云々は恰も貨物が方形の箱に餘裕のないやうに容れたるものと假定して其の長さ、幅、厚さを測らしめやうとするのである (以貨物規則)。
- 4 左に掲ぐる貨物の重量は其の一箇を下記の斤量に依て取扱ふのである (貨物規則)。

(品種)	(荷造)	(一箇の斤數)
紡績綿絲	布包帶鐵締	三三〇斤
(染絲を含まぬ)	包	一六七斤
新聞用紙(捲取)	包	四五〇斤
小麥粉	袋	三七斤
白米及玄米	俵	一〇五斤
砂糖	安平包	一〇五斤

鹽	一〇〇斤	俵又は叭入	一〇三斤
	八〇斤	同	八三斤
	五〇斤	同	五二斤
	四〇斤	同	四二斤
麥酒	大瓶四打	箱入	一二八斤
セメント	三八〇ポンド	樽入	三〇五斤
	一九〇ポンド	同	一五五斤
醬油	九升	樽入	四〇斤
豆粕	大玉	荷造なし	四六斤

三、運賃計算方

1. 貨物運賃は特に定むる場合(例之ば航路運賃は哩程に依らずに計算するが如きである)を除き等級、扱種別、哩程及數量に基き一口毎に之を計算する。而して同一荷送人が同時に託送する貨物は著驛及荷受人を同じくし且つ同一の運送條件で運送する左記のものに限り、之を一口と爲すことが出来るのである(貨物規則第五六、四條)。

イ、同一の貨車又は船艙に積載し得る數量、尤も二車以上に跨り積載する潤大なる貨物は其の全部

ロ、釜山又は大泊發貨物であつて連絡驛にて前途を貨車に依り繼送するものは容積八噸、荷重十噸の貨車又は容積十三噸、荷重十五噸の貨車に積載し得る數量。尤も釜山發貨切扱貨物であつて長さ十八尺を超ゆるものは容積十三噸、荷重十五噸の貨車一車に積載し得る數量、又長さ二十二尺を超ゆるものは容積八噸、荷重十噸の貨車二車に積載し得る數量

ハ、級外品第四種鐵道車輛は一車

左に掲ぐる場合には前記の條件を具備するものであつても、等級表に明記あるとき又は鐵道に於て承諾したるときを除き、之を一口と爲すことは出来ない。

イ、等級表上品類を異にする級外品二以上を混じたる場合

ロ、級外品又は動物(等級表に於ける死したる動物を除く、以下之に同じ)と其の他の貨物とを混じたる場合

因に前記に依り現在鐵道に於て一口と爲すことを承諾したるものは包装に用ふる紙であつて、油紙と澁紙とを各一枚宛重ね合せて折疊んだものである。尤も其の全部を危險品油紙及其の製品として取扱つて居る。尙ほ生皮と骨又は蹄、乾皮と生皮とは何れも其の全部を汚穢なる物として取扱ふ。

2. 運賃及料金の額又は運賃の割戻額を計算する場合には、錢未滿の端數は一口毎に最後に之を切捨て(貨物規則第八條)。

3. 等級表上品目の異つた貨物を一口として託送する場合の運賃は、貨物が同一等級又は賃率に屬するときは其の等級若は賃率に依り、等級又は賃率を異にするときは一口中の最高級品の等級若は最高賃率を適用すべき貨物の賃率に依て定むる。尤も左に掲ぐる場合は指定の等級に依る(貨物規則第五八條)。

イ、取毀ちたる住宅工場等の建物材料（門、塀の取毀ちたるもの及礎石を含むも疊、建具の類は含まない）のみを貸切扱として託送する場合は四級

ロ、全部同一人又は同一世帯に屬する引越荷物（演藝見世物用具、商品其他直接營業の目的となるべき物品、動物及級外品に屬するものを除く）のみを

所有主、世帯主又は其の代理人が託送する場合は三級

茲に引越と認むべきは自然人の事實上生活の本據を移轉する場合に限るものであつて學生、僕婢の移轉の場合、巡廻興行師の巡廻興行の場合の如きは引越に含むも、法人の移轉の場合、避暑及避寒等の如く旅行と認むべき場合又は嫁入等の場合は之を含まない。

尙ほ疊、建具の類は之を引越荷物中に含めて差支ない。又直接營業の目的となるべき物品とは商品に準すべきものであつて例之ば貸蒲團屋、貸衣裳屋の如きは蒲團、衣裳を貸すことを營業とするから、此等は直接營業の目的となるべき物品であるが、農家、大工の如きは其の道具を使用することを營業と爲すものでないから、此等は直接營業の目的となる物品ではない。

ハ、貴重品でない附屬品と完成（組立てなくとも全部取揃へたる場合を含む）したる其の主物と共に託

送する場合は主物の等級

ニ 容積十三噸、荷重十五噸の貨車に依り運送する同一品目に屬する貸切扱貨物の噸數が七噸を超へ、且つ貨車の積載餘力ある爲め之を基本として運賃計算噸數の合計十五噸に至る迄他の貨物を積み加へ一口と爲す場合（級外品を除く）

(一) 基本貨物

基本貨物の等級

(二) 積み加へたる貨物

同一等級に屬する貨物のみの場合其の等級、等級を異にする貨物を混する場合は其の最高級品の等級

因に積み加へた貨物は數品目に屬するものを混してもよいが基本貨物は同一品目に屬するものに限る。又同一品目に屬する貨物は割引率を異にする場合の外は同時に基本貨物及積み加へ貨物と爲すことは出来ない。一梱包中に級外品以外の二種以上の貨物を混じたる場合は之を一級品としての取扱を請求することが出来る。次に「イ」號の貨物は之を「ニ」號（一）の貨物として、又「ロ」號、「ハ」號及二種以上の貨物を混じ一級品として取扱ふ貨物は「ニ」號（一）又は（二）の貨物として積載することが出来る（貨物規則第五九條）。

4 前號「ニ」號に依り其の適用すべき等級を異にする貨物を一口と爲す場合の運賃は、其の基本貨物及積み加へたる貨物の噸數（一噸未滿は各別に之を一噸に切上ぐ）に對し、各別に貸切扱賃率を乗じて計算したる金額の合計である。此の場合に貨物の運賃計算噸數の合計が十三噸に達しないときは、十三噸に至る迄基本貨物の運賃計算噸數を増加して運賃を計算する。例之ば基本貨物八噸、積み加へたる貨物

三噸なるときは基本貨物十噸分、積加へたる貨物三噸分とし、又基本貨物十噸、積加へたる貨物二噸なるときは基本貨物十一噸分、積加へたる貨物二噸分とするのである。而して基本貨物の運賃計算噸數の最低は八噸である。尙ほ前記の貨物に對し特定貨率の定めあるときは各別に之を適用する(貨物規則第六四條)。貨車の積載單位を如何にすべきかは貨物輸送力並取引の單位より定むべきものであつて、國有鐵道に於ては此の點を考慮し新造貨車は十五噸本位を採つて居るが、近來取引の單位縮少し荷口が小さくなつた爲め十五噸車の利用上遺憾の點が尠くないのである。之に對する方策としては減噸扱を爲すべきものならんも、既に一度北海道行貨物に對し十五噸車の減噸扱を試みたる際、殆ど其の九割以上が最低扱噸數たる十噸を以て使用せられたる點に鑑みても、總て十五噸車を減噸扱するときは全體の輸送量が減じ、且つ貨物撰擇の自由ある大都會附近にのみ有利となるから、混載の方法に依つて之を緩和することを試みたのである。又噸扱廢止せられて以來小口扱貨物と貨切扱貨物との間に十斤單位より一躍最低八噸に至る差を生じ此の間を調節する必要がある。且つ小口扱貨物は貨切扱貨物に比し鐵道の支出する經費も多額に上るから、之を混載貨切に變更することに依り一方運送取扱人及荷主側に於ける貨車の利用を大ならしむると共に、他方鐵道の小口扱貨物の中繼取扱の作業を軽減する必要があるので、(一)七噸を超える貨物を基本貨物とし運賃は貨切扱貨率に依り計算すること、(二)其の餘積に對し他の貨物の混載を承認すること、(三)混載したる貨物に對しては其の混載貨物中最高の等級に

屬するもの、貨切扱貨率に依り噸を單位として計算すること、(四)混載すべき貨物なきときは貨車標記容積噸數に依り運賃を計算すること等の方法に依り十五噸車の利益を企てたのである。之に依り鐵道自身は著しき損失を招くことなく、又荷主は貨車の餘積を利用して低廉な運賃を以て貨物の混載を爲すことが出来るのである。唯だ之を濫用するときは弊害を生ずる虞があるので、(一)基本貨物は實際の噸數なること、(二)積加へし貨物及基本貨物を併せて實際十五噸を超へないことの制限内に於て之を行ふこととなつたのである。依つて之に對しては著驛監査を勵行する等特に嚴重に取締り、不正をなからしむるやうにする必要がある。

5. 小口扱貨物の運賃は十斤毎の計算とし、十斤未滿の端數は之を十斤に切り上げ、其の運賃計算斤數の最低は百斤である(貨物規則第六一條)。

小口扱貨物の最低運賃計算單位は從來五十斤であつたが、特別小口扱制度の設定と共に之を百斤に引上げ、それ以下の小量貨物は特別小口扱貨物の領域とせられたのである。

四、料金計算方

貨物の料金は貨物留置料、積卸機使用料及臨時列車運轉取消の場合に於ける車輛廻送料を除き、一口毎に之を計算するのである(貨物規則第六六條)。

貨切扱貨物の運賃を計算する場合注意すべき事項は左の如くである。

貨切扱運賃の計算方

一 貨切扱貨物の運賃は鐵道に於ける使用貨車の標記噸數に依つて之を計算する。最も石炭荷重噸數又は荷重及容積噸數の標記してある貨車若しは重量品運搬車を使用する場合は左記に依るのである。
(貨物規則第六三條)

- 1、石炭荷重噸數の標記してある貨車をバラ積石炭のみに對して使用する場合は石炭荷重噸數に依る
- 2、荷重及容積噸數の標記してある貨車に貨物を積載する場合に、貨物の噸數が小なる標記噸數以下であるときは小なる標記噸數に依り、之を越ゆるときは貨物の噸數に依る。
- 3、二十八噸積及三十噸積重量品運搬車に貨物を積載する場合は貨物の噸數に依る。尤も其の最低を二十噸とする。尙ほ二十八噸積重量品運搬車を二車以上に跨る貨物積載用として使用する場合に於ても其の最低噸數は二十噸である。

- 4、五十噸積重量品運搬車に貨物を積載する場合は貨車標記荷重噸數に依る。尤も其の荷受梁を取外して臺車二車を連結し使用する場合は貨物の噸數に依り其の最低を三十噸とする。此の最低噸數は之を一組として使用する場合即ち二車分に對するものである。又之は二車を一組として恰も一車如く使用する場合に適用するものであるから、中間に遊車を使用する場合には適用しない。
下關釜山間、稚内大泊間航路のみに依つて輸送する貨切扱貨物の運賃は貨物の噸數に依つて計算し、其の最低を八噸とする。尙ほ鐵道と航路と連絡して運送する貨切扱貨物の運賃は、鐵道に於て使用する貨車の標記噸數に依つて計算するのである。

二、二車以上を使用して積載する(五十噸積重量品運搬車の荷受梁を取外し臺車二車のみを連結して積載する場合を除く)潤大なる貨物の貨切扱運賃は、使用貨車の標記容積噸數又は荷重噸數(重量品運搬車に就ては前號「3」又は「4」の最低噸數)を合算したるものに基き前記に依り計算する。尤も貨物の容積噸數が貨車標記噸數(重量品運搬車に就ては前號「3」又は「4」の最低噸數)の合算噸數を越ゆる場合は貨物の噸數に依る。(貨物規則第六五條第一項)。例之ば容積八噸、荷重十噸の貨車二車を使用して十四噸の貨物を運送する場合は標記噸數を合算し、恰も容積十六噸、荷重二十噸の貨車一車を使用するものと看做し、而して貨物噸數が小さい方の標記噸數即ち十六噸以下であるから十六噸分の運賃を收受するのである。若し此の場合貨物の容積噸數が二十二噸であるならば、貨物の噸數即ち二十二噸分の運賃を收受するのである。

次に二車以上を使用して長尺貨物を積載する場合、其の一車を遊車として他の貨物を積載したる貨車を之に代用し、荷重負擔車の前又は後に連結したるときは、遊車の標記噸數は前記の使用貨車の標記噸數には加算しない。(貨物規則第六五條第二項)。例之ば容積八噸の貨車二車を使用して容積十二噸の貨物を積載したる場合其の一車は遊車であつて、他の貨物を積載したるものであるときは、遊車に對しては其の他の貨物の八噸分の運賃を、長尺貨物に對しては十二噸分の運賃(所要貨車二車中遊車一車は運賃を收受しないから一車分にて可なるも、貨物の噸數が貨車標記噸數より大きい爲め貨物の

噸數に依り)を收受するのである。

三 容積に依り運賃の計算を爲す貸切扱貨物の所定の積載制限の範圍内に於て積載するときは、貨物の容積が貨車標記容積噸數を越ゆる場合でも貨車標記容積噸數に依り運賃を計算する。又貸切扱貨物を特約に依り所定の積載制限を越へて積載する場合に、其の容積噸數が貨車標記噸數を越ゆるときは貨物の噸數に依つて運賃を計算する(貨物規則第六六條)。

四 貸切扱貨物を積載する場合に氷槽其の他に氷を入るときは、其の重量は之を貨物の重量に加算する。無蓋の貨車に貸切扱貨物を積載する場合に覆布又は網を使用するときは、其の重量は之を貨物の重量に加算しない(貨物規則第六七條)。

級外品運賃の計算方

級外品運賃を計算する場合には左記事項に注意を要する(第六二、六八條乃至第七〇條)。

一 級外品第一種火藥類の運賃は十斤毎の計算とし、十斤未滿の端數は之を十斤に切上げ、其の運賃計算噸數の最低は左の如く定められてある。

- 1 甲に屬するもの 三千斤
- 2 乙に屬するもの 千斤
- 3 丙に屬するもの 十斤

級外品第一種火藥類中丙に屬するもの、鐵道運賃は、其の最低を二十哩分とする。

二 級外品第三種家畜の鐵道運賃は左記に依つて計算する。

- 1 二頭を超へて積載する場合は使用貨車の標記容積噸數に依る。
- 2 二頭迄を積載する場合は前號に依り計算したる金額に六割を乗じたるもの。此等の場合には犢、綿羊、山羊、豚は其の三頭迄を一頭に換算する。因に犢とは生後一年未滿のものをも謂ふのである。

三 同一荷送人託送の同一驛發順路二驛行級外品第三種家畜を、荷送人の請求に依り同一貨車に積合せ運送する場合の鐵道運賃は、一口毎に前號に依つて計算する。例之ば馬二頭宛二口を容積八噸の貨車に共載する場合は、一口毎に八噸分の運賃に六割を乗じたるものを其の運賃とするのである。

四 級外品第四種鐵道車輛を運送する場合に遊車を使用するときは、遊車の運賃は其の小なる貨車標記容積噸數に對し五級の貸切扱貨率に依つて計算する。尤も他の貨物積載貨車を遊車に代用するときは其の遊車に對して右の運賃を計算しない。

貨物運賃の割増

左に掲ぐる貨物の運賃又は之と其の他の貨物とを一口とし、特別小口扱として託送する場合の運賃は、一口毎に計算したる金額に左の率を乗ずるものである(貨物規則第七〇條ノ二)。

一、十五割を乗ずるもの

(一)衣服、シャツ、ツボン下、肩掛、襟卷、手袋及靴下(綿、毛皮製のものを除く)足袋。(二)醫療

器械用の臺脚、箱及棚。(三)團扇及團扇骨。(四)演藝見世物用具、引越荷物。(五)戸。障子。襖。障子骨。襖骨。屏風。衝立。鏡。額。額縁。木製火鉢。銅、真鍮又はアルミニウムにて製したる器具。魔法壺。(六)樂器。蓄音機(音譜を含む)。(七)靴及トランク(支那靴を含む)。(八)紙箱(折疊みたるものを除く)。經木製の折箱。荷造用の箱。樽。桶。杵及檻(分解したるものを除く)。ブリキ又はトタン製の罐及筒(罐詰食料用のものを除く)。(九)硝子にて製したる器具(壺を含む)。電燈又は洋燈等の笠。グローブ及火舎。(一〇)生糸。絹絲。(一一)絹織物。絹毛交織物。絹を主とする交織物。上布。毛又は毛を主とする毛布及膝掛。蚊帳。(一二)絹張傘。笠。(一三)金錢登録器。計算機械。タイプライター。理化學、觀象及測量用の機械。(一四)娛樂遊技具。小兒用遊戯車。(一五)自轉車及自動自轉車並其の副車及リム。(一六)漆器。(一七)扇風機。電氣又は石油の煖爐(七輪を含む)。(一八)脫脂綿。棉花(線綿、打綿、落綿を含む)。(一九)時計。衡器。計器。(二〇)鳥獸及蟲。(二一)苗木。(二二)葉煙草及卷煙草。(二三)花莖。蕁草。疊表。(二四)牧草。(二五)模型。標本。(二六)蘘及麥稈。蘘、麥稈又は草にて製したもの(他に掲記したものを除く)。(二七)割増運賃を收受すべき指定品名以外の物品であつて一立方尺の重量五斤以内のもの。

二、二十割を乗ずるもの

(一)植木。盆栽。花(挿花用枝、葉を含む)。造花(葉、枝、果實を含む)。(二)乳母車。人力車。箱車。

荷車。(三)寒天。(四)絹絲綿。真綿。(五)毛皮。毛皮製品(衣類、敷物、襟卷其の他各種)。(六)行李。提籃。(七)箆筒、茶箆筒、戸棚、本箱。書類箱。陳列用の棚及箱。鼠不入。机、卓子、椅子及寢臺(籐、杞柳又は木通蔓製のものを除く)。風呂桶(バスタブを含む)。(八)手術臺及診療臺(齒科治療用椅子を含む)。(九)提灯。電球。(一〇)帽子。(一一)生繭。生皮苧。熨斗絲。(一二)蒲團。坐蒲團。(一三)佛壇。宮節句用の雛。人形及飾物。(一四)雜品(一梱包中に級外品に屬せざる貨物二品以上を混じ本品目に依り取扱ふことを請求したるもの)。(一五)貴重品(他に掲記したるものを除く)。

三、三十割を乗ずるもの。尤も本號の貨物であつて一立方尺の重量一斤以内のものには更に十割を加ふ。

(一)竹製の籠及笊。(二)籐、杞柳又は木通蔓製の机、卓子、椅子及寢臺。(三)乾繭。一口中に前記の率を異にする貨物を混じたる場合は、一口毎に其の最も高き率に依り運賃を計算するのである。尚ほ第一號の二十七及第三號但書の貨物の一立方尺當り重量を計算する場合に一立方尺未滿の端數あるときは、其の端數を四捨五入したる貨車の容積を以て計算し、又第一號二十七及第三號但書の貨物の容積は一箇毎に所定に依り計算するのである。

潤大品の運賃割増

潤大なる貨物(特種扱貨物を除く)の運賃は、一口毎(貸切扱貨物に他の貨物を積加へて一口と爲す場合は、基本貨物又は積加へたる貨物毎)に計算したる金額に一箇の長さ、重量又は容積に應じ左の率を乗じたるものである(貨物規則第七一條)。

一、鐵道並下關門司間、宇野高松間及青森函館間航路

第五節 貨物運賃及料金の計算

九〇

長

十四尺を超えるもの(貸切扱を除く)	十三割
二十尺を超えるもの(貸切扱であつて鐵道の定むる積載制限の範圍に於て四輪貨車一車に積載するものを除く)	十五割
四十尺を超えるもの	二十割

尤も鐵道の定むる積載制限の範圍に於て四輪貨車二車又はボギー貨車一車(五十噸積重量品運搬車を除く)に積載するものは二十尺を超えるもの、率に依る

六十尺を超えるものは二十尺迄を増す毎に五割を加ふ

重量又は容積	重量又は容積	十三割
五百斤又は四十五立方尺を超えるもの(貸切扱を除く)	三噸又は三百立方尺を超えるもの	十五割
三噸又は三百立方尺を超えるもの	五噸又は五百立方尺を超えるもの	二十割

從來小口扱長尺物は十二尺以上割増付であつたが、商取引の實際より觀るも木材の如きは普通二間物が十三尺見當であるから、現在は之を十四尺に増加してあるのである。

二、下關釜山間及稚内大泊間航路

重量五百斤又は容積四十立方尺を超えるもの	十三割
長二十尺、重量半噸又は容積五十立方尺を超えるもの	十五割
長三十尺、重量一噸又は容積百立方尺を超えるものは長十尺、重量半噸若は容積五十立方尺迄を増す毎に五割を加ふ。	

貨物の長、又は容積、重量に依り前記の率を異にするときは其の最も高き率に依り且つ各號毎に運賃を計算する。例之ば重量三噸半、容積五百五十立方尺の貨物を鐵道と航路と連絡して運送する場合の割増率は、容積に對する方が高いから五百立方尺を超えるもの、率に依り、又鐵道と航路とは運賃計算を各別に爲すものであるから鐵道運賃を計算する場合は二十割を乗じ、航路運賃を計算する場合は六十割を乗ずるのである。

前記第一號の場合に於て五十噸積重量品運搬車の荷受梁を取外し、臺車二車を連結したるものは四輪貨車二車と看做するのである。

最低運賃

貨物一口の運賃は小口扱に在りては最低二十錢、貸切扱及級外品第三種、同第五種の貨物に在りては最低四圓である(貨物規則第七二條)。尤も魚沼線のみを運送する貸切扱貨物及太多線並日高線のみを運送する貸切扱並級外品第三種、同第五種の貨物の最低運賃は二圓である(大正十一年六月(大正一五年九月)昭和二年七月)告示第六〇號(告示第一一七號)告示第一五九號)。

貸切扱又は一車を使用して運送する特種扱貨物を、荷送人の請求に依り列車又は連絡船を指定して運送する場合の最低運賃は五圓である(貨物規則第七二條ノ二)。又上記の場合に貨物を荷送人の請求に依り臨時列車を以て運送する場合の最低運賃は百二十五圓である(貨物規則第七三條第一項)。

次に級外品第一種火藥類に就ては運賃の最低額を示さず、數量及運送哩の最低限度を定めてあることは既に述べたる所である。

増賃金

貴重品及獸類の託送に際しては増賃金を收受する。然し此の増賃金支拂の諾否は荷送人の随意であつて唯だ荷送人が貴重品に對する増賃金を支拂はなければ鐵道は損害賠償の義務なく、又獸類に對しては託送の際其の價額を明告しないか、又明告するも増賃金を支拂はないときは鐵道運輸規程に定められた賠償額の範圍内に於てのみ其の責に任じ、之を超過する價額に對しては賠償の責に任じないのである。尤も荷送人が價格を明告するも鐵道が増賃金を請求しない爲め、荷送人が之を支拂はない場合にも鐵道は賠償の責に任じなければならぬから、此等の貨物を受託するに際しては掛員は荷送人に對し必ず増賃金支拂の諾否を確めなければならない。

一、貴重品の増賃金

等級表上※印を附したる品目に該當する貨物及一梱包（※印を附したるものと其の他の貨物とを混したる場合を含む）に付包裝共重量一斤の價額二十圓の割合を越ゆる貨物は貴重品とする。

此の貴重品に對しては託送の際品名、性質及價額を明告し、且つ荷送人に於て左の割合に依る増賃金の支拂を承諾しなければ、鐵道は其の損害賠償の請求に應じないのである（貨物規則第九、七四條）。

五十哩迄

價額百圓迄毎に

五 錢

百哩迄

同

八 錢

二百哩迄

同

十二 錢

二百一哩以上は二百哩又は其の未滿に付價額百圓迄毎に三錢を加ふ

等級表上に※印を附したるものと其の他の貨物とを混したる場合に、一梱包に付包裝共重量一斤の價額二十圓の割合を越えない場合は之を貴重品として取扱はない。

從來一口中に貴重品と其の他の貨物とを混したる場合には、其の全部を貴重品として増賃金を支拂はしめ、之に依て損害賠償の責を負擔することゝなつて居つたが、其の結果一梱包中に一箇の貴重品があつた場合にも、増賃金を支拂はないときは鐵道は其の全部の損害賠償の責を免るゝことゝなり、實際の適用上屢々常識に反するやうな結果を來たしたから、之を改め等級表上貴重品に該當する貨物と其の他の貨物とは一口として取扱はないことを原則とし、唯だ一梱包中に此等の貨物を混したるときは一梱包に付包裝共重量一斤の價額二十圓を越ゆる場合に限り其の全部を貴重品とし、其の品名、性質及價額を明告して増賃金を支拂はなかつた場合には其の全部の賠償の責を負はず、又一斤の價額二十圓を超へないときは縦令等級表上の貴重品を混じたるときでも普通貨物同様の取扱を爲すことゝせられたのである。

尙ほ梱包を異にする貴重品と其他の貨物とは之を一口として運賃を計算することは出来ないが、同一貨車に混載するは差支ないのである（貨物規則第二七條參照）。

二、獸類の増賃金

左記の獸類に對しては託送の際其の價額を明告し、且つ荷送人に於て所定の増賃金の支拂を承諾しなければ、鐵道の惡意又は重大なる過失に因らない獸類の紛失損傷に就ては、鐵道は下記の制限を超へて損害賠償の請求に應じないのである(鐵道運輸規程第八〇條)。
(貨物規則第一〇〇條)

- 1. 馬 一頭に付 七十圓
- 2. 乳 牛 同 百圓
- 3. 牛 同 三十圓
- 4. 犢、羊、山羊 同 十圓
- 5. 其の他の獸類 同 五圓

獸類の増賃金は左の割合に依て計算する(貨物規則第七五條)。

- 五十哩迄 賠償制限に對する超過額十圓迄毎に 五錢
- 百哩迄 同 八錢
- 二百哩迄 同 十二錢

二百一哩以上は二百哩又は其の未滿に付超過額十圓迄毎に三錢を加ふ

次に増賃金は荷送人が貨物の價額を明告したる場合に、貴重品に對しては一口毎に、獸類に對しては一

増運賃

頭毎に之を計算して請求するのである(貨物規則第一二四條)。

増賃金に關する上記の規定は航路に於ける運送に對しても亦適用せらる。

鐵道が受託貨物の引渡を受けたる後、荷送人の申告又は貨物運送狀の記載に基いて計算したる運賃が正

當運賃に不足することを發見したるときは、不足運賃の外不足運賃の三倍に相當する増運賃を收受する。

又荷送人が級外品第一種火藥類若は級外品第二種危險品を他の品名に依り託送したるときは、上記に依る

の外火藥類に在りては實斤量一斤に付三圓の、危險品に在りては同じく一圓の増運賃を收受する(貨物規則第一〇四

五條)。此等の規定は航路に於ける運送に對しても亦適用せらるゝのである。

増運賃は之を荷送人に對し請求するのであるが、荷送人が其の支拂を拒み又は支拂を爲すことが出來な

るときは鐵道局長の指揮を受くるのである(貨物規則第一二八條)

増運賃は荷送人が發送前に託送を取消す場合又は荷送人が品名其の他の相違に氣付き、鐵道が之を知り

たる以前に其の訂正を申出たる場合には之を收受しない(貨物規則第一〇七條)。

次に左に掲ぐる場合には數量超過に基く増運賃は之を收受しない(貨物規則第一〇六條)。

一、鐵道に於て積卸を爲すべき貨物の容積又は重量が運賃計算數量を超過する場合

二、積卸貨主負擔の貨物及級外品第四種鐵道車輛であつて、荷送人の委託に依り鐵道に於て秤量を爲すべ

きものであるとき其の重量が運賃計算數量を超過する場合

三、貨物の重量又は容積の超過量が運賃計算數量の百分の五未満の場合

以上の場合に於て尙ほ品名、性質又は運賃割増の基礎たる長、重量若は容積の相違に依り増運賃を收受すべきものであるときは、荷送人の申告又は貨物運送状記載の運賃計算數量を基礎としたる運賃の差額に基いて之を計算するのである。從來増運賃は過積の場合と品名相違の場合とを區別し、過積の場合には其の過積の割合に應じて不足運賃の二倍乃至四倍とし、又品名相違の場合は之を五倍として居つた。其の結果一口の貨物に品名相違と過積とのあつた場合には増運賃の計算が甚だ複雑となり、現場に於ける取扱上著しく困難を感じて居つたから、之を簡單にし總て三倍に改められたのである。固より品名相違の場合に於ては悪意の場合と善意の場合とに依り増運賃額を區別することも一の方法であり、又過積の場合に於ては其の數量に依り増運賃の割合を異にすることも理論上妥當であるが、實際の取扱に於ては其の都度困難なる問題を生じ、或は善意なりや悪意なりやの證明に就いても困難を感じ、理論を貫く結果却つて實際の運用に支障を來すが如きことあつては面白くないから、其の善意たるを惡意たるを論じないことに改められたのである。蓋し増運賃の性質は一種の形式的制裁とも觀らるゝものであるから、深く其の内容に立ち入て其の善意惡意を區別する必要はないのである。

次に積卸貨主負擔の貨物を鐵道の定むる積載制限を超へて積載したるとき又は二車以上に跨る貨物の荷重を荷重負擔車の標記荷重噸數を超へて負擔せしめたるときは、積載制限外運賃として其の超過したる數量に原扱種別の貨率を乗じたる金額を收受する。此の場合に於ける超過數量は鐵道の定むる積載制限を超へたるものに對しては容積噸數に依り、又荷重負擔車の標記荷重噸數を超へたるものに對しては重量に依り計算するのである(貨物規則第一〇八條)。尤も積載制限外運賃中重量に關するものは荷送人の請求に依り鐵道に於て秤量を爲すべき貨物に對しては之を計算しないのである。而して此の積載制限外運賃は上述の不足運賃及増運賃と關係なく收受するものであつて、運賃計算數量を超過すると否とを問はないのである。從來貨物の過積ありたる場合は運賃計算數量を超過するときは一般規定に依り不足運賃及増運賃を徴收したのであるが、運賃計算數量を超過しないときは制裁の方法がなかつたので、特に其の超過部分を過積として不足運賃を徴收して居つたのである。然るに實際は往々後の場合の方が運賃計算數量を超へて過積したるときより不足運賃が多額となり不公平になる場合もあつたので、之を改め不足運賃の外運賃計算數量を超過するものも超へないものも、其の積載制限外に積載したる部分に對し一様に制限外運賃を徴收することに改められたのである。

運賃及料金の收受

貨物運賃及料金を收受する方法には左の四種がある。

一、現拂

之は最も普通に行はるゝ方法であつて俗に元拂とも稱せられ、貨物託送の際荷送人をして運賃、料金を支拂はしむる方法である。我が鐵道運送では此の方法を運賃支拂の原則として居る。即ち運賃及料金は

著拂、後拂、豫納の取扱を爲すものを除き貨物の引渡を受くる際荷送人より之を收受する（貨物規則）（第四九條）。尤も資力信用の充分であると認むる者の納付する運賃、料金の限り、前日午後六時より當日午後六時（毎年三月卅一日に限り午後十二時）迄の分を取纏めて收受することが出来る。又集貨を爲すべき貨物に對する現拂の運賃及料金は、集貨完了後收受せしむるも差支ない（貨物規則）（第一〇九條）。此の場合には成るべく集貨請負人をして其の保有する貨物通知書を荷送人に提示せしめ、過誤納等のことなき様注意せしめなければならぬ。尙ほ此の場合には曩に荷送人に交付したる假通知書に、其の金額等を追加記入の上捺印して受領證に代へ又は集貨請負人に於て適宜の受領證を發行するは差支ない。

二、著拂

之は貨物の著驛に於て貨物と引換に運賃、料金を收受する方法であつて俗に先拂とも稱せられ、歐米先進國殊に英國では多く此の方法が鐵道運送に採用せられて居る。是れ商取引の盛んになると共に、運賃の負擔者は多く荷受人であるから此の方法を便とするのである。此の著拂扱に附隨して鐵道は貨物の發送驛其の他に於て荷送人の爲め運送上要したる費用を立替拂し、貨物引渡の際運賃と共に之を荷受人より回収する方法がある。此の著拂制度は固より貨物の運賃は之を荷受人即ち買主に於て負擔すると言ふ商取引上の慣習に適應する爲め、託送人の便を圖つて認められたるものであるが、往々著驛に於ける引取を延引し又は荷受を拒絶する等の場合が多く、取扱上不便が尠くないものがあるから、我が國有鐵道に

於ては小口扱貨物であつて集貨及配達を爲すべきもの並特別小口扱貨物の運賃及料金は荷送人の請求あるときは、左に掲ぐる場合に限り全部之を著拂とし、貨物と引換に荷受人より收受することを認めて居る（貨物規則）（第五〇條）。

1. 貨物の價額が運賃、料金等の擔保たるに充分と認むる場合
2. 貨物が腐敗變質し易い物品又は活魚介蝦類、動物以外の場合

尤も當分の間は（改正規則實施後一箇年間）は小口扱貨物であつて集貨及配達を爲さぬもの又は其の何れか一方の取扱を爲すものでも、右の條件に適應すれば著拂の取扱を認むるのである。

従來貨物の運賃、料金が發地に於ける價額の二分の一を超ゆるときは著拂の扱をしなかつたのであるが貨物の價額が運賃、料金の擔保たるに充分であると認めたるものに對しては著拂の取扱を爲し得ることに改められた。蓋し運賃、料金が發地に於ける貨物の價額の二分の一と言ふ標準は實際の適用上種々なる困難があつたので、固より斯かる心得を以て取扱ふべきは當然であるが、實際の運用に際して二分の一の數字に拘泥するときは運用上支障が多いから、實際上運賃、料金の擔保たるに充分である場合には著拂の取扱を爲す途を拓いたのである。

次に著拂の運賃及料金額は、配達先に於て收受する場合を除き、貨物到着の通知と共に荷受人に之を通知するのである（貨物規則）（第一一〇條）。

因に到着貨物を荷受人が所定時間内に取卸を爲さない爲め鐵道に於て荷卸を爲し、又は所定時間内に引渡を爲すことが出来ず若は搬出を爲さない爲め、貨物を倉庫業者に寄託したる場合に於て、鐵道が荷受人負擔の費用を立替支辨したるときは、貨物（又は倉庫證券）と引換に之を荷受人より收受するのである（貨物細則第一〇八條）。

三、後拂

之は託送の都度運賃を支拂はしむることを爲さず、貨主の希望に依り一旬又は半月若は一箇月を以て締切り、一纏めとして託送者より納付せしむる方法である。而して後拂貨物に對しては荷送人をして毎日「後納荷物賃金調書」を作成し發驛に提出せしむるのである。此の後拂の契約は官公署及連帶鐵道、軌道、汽船に限られて居る（大正十五年五月達第四一三五號參照）が、指定運送取扱人に對しては一定の擔保を徴し又は特に金庫事務を取扱ふ銀行本支店の仕拂保證に依り運賃、料金の後拂を許し居る。

四、豫納

之は後拂と同様特約に依り其の扱を爲すものであつて、運賃計算期間の開始前に運賃の概算額を豫め納入せしめ置き、一箇月又は半月若は一旬の終りに精算する方法である。而して精算の際其の月旬の運賃總額が豫納金額を超過する場合は其の超過金額を更に納付せしめ、豫納金額以内のときは其の差額を翌月旬の豫納金額に組み入れる。豫納契約を爲したる貨主は毎日「豫納荷物賃金調書」を作成し發驛に提

出するのである（貨物帳表第七九、八〇條）。豫納の取扱は運賃が一驛一計算期間五百圓に充たないときは契約をしない。又契約後引續き二回迄此の金額に達しないときは契約を解除するのである。（大正八年九月告示第八四號同年同月

達第九參照）

（貨物規則

次に貨物料金收受の時期及其の支拂人に就き、特に定められて居るものを擧ぐれば左の如くである（第五一乃至五五、九五、九六、九九、一〇一條）。

- 一、貨物留置料は發送貨物に對するものは發驛に於て貨物の引渡を受くる際荷送人より、又到着貨物に對するものは著驛に於て貨物と引換に荷受人より收受する。
- 二、貨物保管料は貨物と引換に荷受人より收受する。
- 三、貨物留置料は相當期間毎に計算して貨主より收受する。
- 四、積卸機使用料は其の使用を終りたる際使用者より收受する。
- 五、貨物引換證又は船荷證券を發行したる場合は、證券所持人が證券面記載の荷受人でないときでも、貨物保管料及貨車留置料は證券面の荷受人に對し通知を發したる時を基礎として計算し、證券所持人より收受する。
- 六、臨時列車運轉取消の場合に於ける車輛廻送料は、處分の請求に應じたる際其の請求者より收受する。
- 七、貨主處分手數料は處分の請求に應じたる際其の請求者より收受する。

八、貨物處分の場合に於ける貨車留置料及貨物保管料、車輛廻送料は處分の請求に應じたる際其の請求者より收受する。

特定貨率の適用方

特定貨率の適用上注意すべき事項を擧ぐれば左の如くである(貨物規則第八七乃至九〇條)。

- 一、同種の貨物に對し哩程に應じ割引歩合を異にする特定貨率の設けある場合に、遠距離運賃が近距離運賃よりも低廉なるときは近距離運送の貨物に對し遠距離に對する特定運賃を收受する。例之ば鑛石に對しては二百五十一哩以上は一割減、五百一哩以上は一割五分減であるが、此の場合五百哩迄の運送貨物に對しては其の一割減運賃よりも五百一哩に對する一割五分減運賃の方が低廉なるときは、五百一哩分の運賃を適用するのである。
- 二、一定の哩程以上を運送する貨物に對してのみ特定貨率の設けある場合に、其の特定運賃が割引所定哩程未滿の普通運賃よりも低廉なるときは、所定哩程未滿の輸送貨物に對し所定哩程以上に對する特定運賃を收受する。例之ば二百五十哩の鑛石に對しては割引がないから、其の普通運賃よりも二百五十哩に對する一割減の運賃の方が低廉であるときは、二百五十一哩分の運賃を適用するのである。
- 三、貨物特定貨率表上品目を異にする貨物二以上を一口として託送する場合には、左に掲ぐる場合を除き特定貨率を適用しない。
 1. 貨物が貨物特定貨率表の同一の行に列記してある品目のみであつて、同表に於て特定貨率の適用に

就き制限の規定のない場合

2. 貨物が貨物特定貨率表の同一の行に列記してある品目のみに該當しないが、同表に於て特に其の混合を認めたる場合

茲に謂ふ同一の行に列記とは本來同一の行に掲載すべきもの一切を含むのである。從て印刷の都合に依り行を改め掲載したる場合も當然同一の行に列記したるものゝ中に含まれるのである。

- 四、貨物特定貨率表上出貨責任數量の定ある特定貨率は、荷送人が書面にて其の適用方を發驛に申出たる後の託送の分より適用する。

- 五、貨物特定貨率表に依る運賃の割戻額は、特に定むる場合(現在では特に定められたる場合はない)を除き曆に依り一箇月毎に計算する。

歐洲諸國に於ける鐵道の中、茲には其の代表的のものとして英國、獨逸及佛國鐵道に於ける貨物運送組織の概要を左に説明する。

(英國)

英國に於ける貨物運輸組織は歐洲大陸諸國と異なり急行便と普通便とを區別することなく、鐵道會社は單に合理的なる運送を爲すの義務を有する。而して如何なる運送方法が合理的であるかは紛争のある場合に裁判所の裁定に依るも、各鐵道間の競争と英國特有の商慣習とは一切の貨物運輸を大陸諸鐵道に於け

る急行便と同一程度の速力を以て運送せしめ、鑛産物及穀類を除くの外貨物運賃中に集配料をも含むを例として居る。従來英國鐵道運賃は殆んど全く特定運賃の形式を採り、其の變更頻繁なる爲め之が研究は甚だ困難である。是れ沿岸航路の競争激烈であつて、英國内地の各驛は孰れも直接又は間接に水運競争の影響を受くること多く、且つ此の競争の存在しない處に在つては運送多額なる爲め高率なる運賃を實施し、而も常に一定の賃率を維持すること困難なるに依る。故に大荷主は特約割引を受け、法律の禁止あるに拘らず秘密割引の行はれたること稀れではなかつた。以下記す所は改正案であるが早晚實施せらるべきものであるから之を参考として掲ぐる。

一、標準賃率

現行貨物賃率組織は賃率諮問委員に於て定めたる原則に基きたるものであつて、標準賃率を構成する賃率の項目は左の如くである。

第一部

A 一般貨物賃率

之は二十一種の等級に對し一噸一哩の標準運賃率と一噸の發著手数料とを定め、其の額は各鐵道に於て必しも一樣ではないが、賃率遞減距離の區分は各鐵道孰れも統一せられ最初の二十哩、次の三十哩、次の五十哩及百一哩以上の四種に分たれてある。發著手数料は之を發著停車場費及發著驛勞務費に大別し、更に後者を積込、取卸、被覆、除覆の四項目に分けてある。而して各區間の賃率は

賃率諮問委員の定めたる原則に依り之を累加法に依り計算せらるゝのである。此の標準運賃率は既に述べたるが如く賃率の限度のみを定むる所謂最高賃率ではなく實施賃率である。

B 石炭コークス賃率

石炭コークスに對しては等級を定めず特別の賃率を適用するものである。而して賃率遞減距離の區分は最初の十哩、次の十哩、次の三十哩、次の五十哩、百一哩以上の五種としてある。

C 返送空器賃率

返送空器たる要件は或る貨物の容器に使用し運送せられたるものを、其の内容貨物の發驛を著驛とし、荷送人を荷受人とし、著驛を發驛とし、荷受人を荷送人として託送するものなることを要する尤も此の條件の例外として返送空器の賃率の適用を受くるものに鐵道にて運送せらるべき貨物の定器即ち迎へ空器がある。

返送空器は其の材質、構造及容積の關係等に依り之をA. B. C. D. E. F. G.の等級に分類し、A級を最低等級として之に布袋の類を編入し、破損の虞多く且つ嵩高品たる帽子、自轉車の荷造用枠、陶磁器、巡廻用心籠の如きを最高等級のG級に分類してある。而して賃率の適用は地帶法に依り、地帶の幅は最初の五十哩迄は二十五哩、五十一哩以上六百哩迄は五十哩、六百一哩以上は無限の地帶と爲し、賃率の單位は一ハンドレッドウエイトとしてある。

英國鐵道に於いては雜穀、果物等の運送容器として内容量の一定せる囊^{サック}を備付け、之を貨主に貸付くるものがある。此等の施設は返送容器に低廉なる賃率を施行する趣旨と共に容器の利用經濟を圖るが爲めに外ならない。

D 自己の車輪にて運轉する車輛賃率

此の賃率は鐵道用車輛に對し設けらるゝものであつて、客車、手小荷物車等を主とし、旅客列車用の車輛と貨車及機關車とに區別してある。旅客列車用の車輛は其の重量に依り十二噸以下のもの、十二噸以上二十噸以下のもの、二十噸以上のものの三種に分け一車一哩の賃率を定め別に發着驛に於ける入換解結料を定めてある。

貨車は其の重量に依り七哩五ハンドレッドウェイト以下より二十哩に至る迄四種に分ち、機關車は之を普通機關車(テングー共)と客車付發動車との二種とし、孰れも五百哩に至る各哩毎に賃率を表示してある。尤も此等の賃率には發着驛に於ける入換解結の料金を含み、又貨車に對しては一噸當りの賃率を、機關車に對しては一車當りの賃率を定めてある。

私有貨車に對しては特別の賃率を設く。

第二部 生獸賃率

此の賃率は稍々複雑なるも大體は左の如く區別することが出来る。

馬、駒、騾馬其の他駄送用生獸であつて其の丈け四呎を超ゆるもの……………一頭積賃率

同上四呎以下のもの及
牛、仔牛、羊、山羊、豚等

……………
一部貸切賃率
小形貨車貸切賃率
中形貨車貸切賃率
大形貨車貸切賃率

小形貨車とは貨車内側の長さ十三呎半のもの又は中形及大形貨車の一部に仕切を設け小形貨車と容積を等しくして使用するものを謂ひ、中形貨車とは内側の長さ十五呎半のもの又は大形貨車の内部を仕切り中形貨車と容積を等しくして使用するものを、大形貨車とは内側の長さ十八呎のものを謂ふ。又一部貸切賃率とは頭數に制限を設け生獸を小形貨車積と爲すものを謂ひ、之に對する賃率は他の各貨車貸切賃率と同じく一貨車を單位として定めらる。

種類を異にせる動物を一車中に混載する場合は、貨主に於て車内に隔離の設備を爲すを要し、又運送中の危険は總て貨主の負擔となつて居る。

賃率遞減距離の區分は最初の二十哩迄、次の三十哩迄、次の五十哩迄、百一哩以上の四種とし、一頭積は一頭に付、其の他は一車に付各一哩の賃率を示し、一頭積は三頭分を以て最低運賃としてある。

羊、仔羊、豚等の檻に容れたるものは一般貨物の第十九級に相當する賃率を適用せらる。

第三部 車輛類賃率

茲に車輛類とは第一部Dの鐵道車輛及等級表上に記載してない(一)普通車輛、(二)車輛取付の車體及(三)巡迴車(呼賣商人、見世物師等の使用するもの及車内に住し各所に移動するジプシーの用ふるもの等)の三種を謂ふのである。

此等の車輛に對しては特種の距離遞減賃率を適用する。即ち遞減距離の區分は五十哩、次の五十哩、百一哩以上の三種に分ち、(一)及(二)に對しては一噸を以て、(三)に對しては一車を單位として賃率を定め、(一)の賃率は(二)の賃率に比し高率なるも、使用貨車の大小に依り定めらるゝ最低噸數は兩者共同一である。即ち兩者に對する賃率の最低噸數は使用車の長さ二十一呎以下のものは一噸、二十一呎を超え四十五呎以下のものは二噸、四十五呎を超えるものは三噸である。

此の車輛類の賃率は無蓋貨車積を條件とするものであつて、之を有蓋貨車と爲すときは、外に(一)及(二)の車輛に對しては其の使用車の長さに應じ追加賃率を課せらる。

因に英國鐵道に於ては我が鐵道に於けるが如く無蓋貨車の貨物に對し貨主の請求に依り無料にて覆布を提供するの義務はない。故に覆布の使用料を特記しない貨物賃率に對しては別に之が使用料を徴收するを原則とする。又鐵道は貨主自辨の覆布の使用を認むるも其の損害は貨主の負擔としてある。尤も其の發驛に返送するものに對しては無賃にて取扱ふ。

次に巡迴車の賃率は三噸以下のもの、三噸を超へ五噸以下のもの、五噸を超え七噸以下のもの、七噸を超えるもの、四種に分ち、七噸以下のものに對しては一定額の賃率を定むるも、七噸を超えるものゝ賃率は臨時の約束に依つて定むる。

第四部 旅客列車を以て運送する變質性貨物の賃率

之は左の如く二類六種に分類して定めてある。

- 第一類
 - A 種 牛乳(桶、罐入)
 - B 種 牛乳(壘詰函入)

此の類の賃率はA種、A種の返送容器、B種の三種に對し、地帶法に依り二十哩迄、二十一哩以上五十哩迄、五十一哩以上七十五哩迄、七十六哩以上百哩迄、百一哩以上百五十哩迄、百五十一哩以上六地帯に分け一ガロン當りの賃率を示してある。尤も返送容器は一箇を單位とし、B種の賃率には返送容器を含んで居る。而して一口の最低量はAを十二ガロン、Bを三ガロンとしてある。

- 第二類
 - 一 種 氷鰻、生介蟲及他に記載なき鮮魚
 - 二 種 生果、野菜等
 - 三 種 温室製生果、トマト、水瓜、アスパラガス等
 - 四 種 牛酪、乾酪、ベーコン、鰯、牡蠣等

此の類の賃率は遞減法に依り賃率遞減距離の区分は最初の十哩迄、次の十哩迄、次の三十哩迄、次の五十哩迄、百一哩以上の五種とし、各種類に對し一ハンドレッドヴェート一哩の賃率を定め、最低量を一ハンドレッドウェイトとしてある。此の類の賃率は第一種に低く第四種に漸増して定められてある。

第五部 貨物列車を以て運送する小口貨物賃率

小口貨物の取扱は一口三ハンドレッドウェイト未満の小量貨物に對するものであつて、其の賃率は一般貨物に比し著しく割高となつて居る。之は我が國有鐵道に於て貸取扱と小口扱との賃率に差別を設けると同一の理に依るものである。

小口貨物の賃率は小口貨物賃率表スケールズ、オブ、チャージズ、フオア、スモール、パッケージズに掲げてあるが、其の賃率を求むるには稍々複雑なる手数を要する。即ち同表には左側縦欄に重量を掲げ上部横欄に一般貨物賃率表に於ける一噸賃率を掲げてある而して所要の賃率を知らんとすれば、先づ運送せんとする小口貨物の等級を知り之に對し一般貨物賃率表に依り其の一噸賃率を見出し、然る後此の一噸賃率に相當するものを小口貨物賃率表の上部横欄に據つて知り、次に託送數量に相當するものを左側縦欄に見出し、此の賃率欄と重量欄との縦横線の交叉點に示さるゝものが即ち求むる小口貨物の賃率である。小口貨物賃率は小口でない貨物に適用せらるゝ場合がある。即ち一口三ハンドレッドウェイトを超過する貨物の賃率が、小口貨物の

三ハンドレッドウェイトに相當する賃率より低廉なるときは小口貨物の三ハンドレッドウェイト分の賃率を適用するのである。之は小口貨物の賃率が割高であるから小口貨物の制限量たる三ハンドレッドウェイトを少しく超過せしめ、小口貨物賃率の適用を避けんとするものを取締るの趣旨に基くものである。

第六部 潤大貨物賃率

潤大貨物は之を長尺物、重量貨物、嵩高品の三種に區別し、それ々々別箇の賃率及運送條件が定められてある。

1. 長尺物 之は長さ十八呎以上のものを謂ひ其の賃率は左の如く計算せらる。
 - イ、一般貨物等級の第一級乃至第十一級に屬するものは十八呎又は其の未滿毎に最低噸數を二噸としてある。
 - ロ、同第十二級乃至第二十級の貨物の最低噸數は一噸である。

ハ、長尺物と然らざるものとを混合する場合は其の實量に依り賃率を計算する。尤も長尺物のみ
の賃率より低廉なることは出來ない。

木材に就ては特別の規定がある。

2. 重量貨物 三噸以上の貨物は之が積卸設備のある驛に於てのみ其の受託を爲すべきものであつ

て、其の受託の場合の積卸料金は臨時に定むる。而して臨時料金を收受したるときは賃率に料金を包含せられたる貨物(第一級乃至第十級)に對しては相當料金の拂戻を爲すのである。十二噸を超過する重量品に對しては運賃の割増を附せらる。

3. 嵩高品 英國鐵道に於ては嵩高輕量品と稱する貨物は一車積貨物の賃率計算上に存するのみであつて、小口扱に嵩高輕量品たるもの、賃率計算上存在しないのは我が鐵道の取扱と異なる所である。又英國鐵道に於て嵩高品なるものは存在するが、其の賃率は既に等級決定の際相當級に引上げられてある。英國鐵道に於て嵩高品と稱するは一般等級第一級乃至第十一級貨物であつて、一車滿載のとき其の重量二噸に滿たないもの及第二級乃至第二十級のものであつて、一車滿載のとき一噸未滿のものを謂ふのである。

二、運賃計算方

1. 賃率は一託送毎に計算する。

一 託送とは必ずしも荷受人を一人に限定せられず、左の條件に依り同一着驛に於ける數荷受人宛のものも亦之を一託送として取扱ふ。

イ、貨物は總て同一等級の適用を受くるものなること。

ロ、貨物は全部同時に持込託送すべきこと。

ハ、運賃を現拂と爲すこと、尤も一荷受人に於て全運賃を着拂と爲すべき特約を爲すときは着拂に依るも差支ない。

2. 同一荷送人の託送に係るものなるも一日數回に亘り持込を爲すものは、各持込毎に別口とする。尤も鐵道の集貨機關に依り持込を爲す場合、其の能力不足の爲め荷送人の託送せんとする貨物の全部を一時に取纏め運搬することの出来ない場合は、荷送人は最初の持込貨物と共に託送せんとする全部の貨物數量を記載したる運送狀を鐵道に提出することが出来る。此の場合には當日持込のものに限り一託送の取扱をする。

3. 貨物一噸は皆掛二千二百二十封度とする。尤も重量の検査困難なる石材に就ては十四立方呎を以て噸に換算する。

4. 運賃の計算上生ずる半片未滿の端數は之を切捨て、半片以上は一片に切上ぐ。

5. 一託送の最低哩を六哩とし、連帶運送の場合は之を通算九哩とする。

三、増賃金

1. 高價品に對する増賃金

英國の鐵道法に於ては荷送人が荷物の性質及價格を申告し、増賃金インクリメントチャージを支拂はなければ運送人に於て荷物の滅失毀損に對し賠償の責任なきものは品名數十を列記し、其の價格を一包の内容二十五磅ポンドを超

過するものと規定してある。

高價品に對する増賃金は運送距離の遠近を問はず高價品の等級に應じ左の如く定められてある。

(等級)	(五十磅以下の價格に付)	(五十磅を超過する價格に對し二十五磅毎に)
一級	志片 〇、六	志片 〇、三
二級	一、〇	〇、六
三級	二、六	一、三
四級	五、〇	二、五

高價品の等級は左の如くである。

第一級 印紙類、時計、毛皮、有價證券、寶玉(製造人加工者を荷送人又は荷受人と爲すもの)等十九品、

第二級 硝子(四級以外の)、寶玉石(製造人加工者を荷送人又は荷受人と爲すもの)、磁器(製造人加工者を荷送人と爲すもの)

第三級 繪畫

第四級 板硝子、磁器(製造人加工者以外のものを荷送人と爲すもの)

上記等級に於て製造人加工者を荷送人又は荷受人と爲すものと然らざるものとに依り、等級差別を設くるは注目に値するものである。

次に増賃金に關する條件として掲ぐべきは左の如くである。

イ、荷送人の價格申告に對し鐵道は其の價格を確認し又現品の状態及荷造の完否を監査すること。

ロ、一口數梱包より成る貨物の價格は各梱毎に申告すべきこと。尤も増賃金は全梱包の合計價格に依り計算すること。

ハ、増賃金は其の貨物の全運送區間に對し損害を保險すべきものであるから、増賃金付貨物の運送契約は連帶運送の場合著鐵道に對しても效力を有せしめ、從つて著鐵道は引渡を爲したる貨物の解装を爲す場合之に立會ふの權利を有すること。

ニ、増賃金は之を現拂と爲さしむること。

ホ、一般貨物等級表に記載なき貨物は鐵道法に記載せるものでも其の運送は臨時の約束に依ること(金銀貨、寶玉石等)

ヘ、價格五百磅を超過する貨物の運送は二十四時間以上の豫告を鐵道に與ふるにあらざれば受託を拒絶し得べきこと。

ト、價格は荷受人に於て荷送人に支拂ふべく承諾したるものを標準とし、荷送人に於て買入を爲したる價格にあらざること。

チ、高價品と然らざるものとを一口として運送する場合には、高價品に對しては増賃金支拂の有無に

依り損害賠償の如何を決し、後者に對しては普通貨物として賠償の義務がある。尤も高價品に附屬せる高價品でないもの例之は繪畫の額縁、毛皮の外套に附したる釦、指環を入れたるモロッコ革のサツクの如きに對しては、其の主物たる高價品と同様に決せらるべきものなること。

2. 生動物に對する増賃金

英國鐵道に於ける生動物に對する増賃金制度は我が國有鐵道に於て實行せるものと趣旨を同じくして居る。之は元來我が制度が英國の制度に倣つたものなるに依る。

英國の制度を觀るに生動物の鐵道運送に於ける損害賠償に就ては法規で一定の額を定められ、此の定額の範圍内に於ける賠償の要求に對しては特約のない限り鐵道は之が支拂の義務あるも、此の定額を超過せる要償に對する鐵道の支拂に關しては、生動物運送の増賃金附であると否とに依つて鐵道の義務の有無が分かるのである。

生動物の鐵道運送に於ける損害賠償の制限額は左の如くである。

馬	一頭に付	百	磅
牛其の他の家畜	同	五十	磅
其の他の動物	同	五	磅

上記の價格を超過せる價格の申告に對する鐵道の増賃金は、申告價格と制限價格との差額の百分の

一と一定められてある。而して此の増賃金は運送距離を問はず總て均一である點に於て我が鐵道の實行せる増賃金の運送の距離の長短に應じ増減を來すのと異なる所である（本項に就ては鐵道省事務官橋本重太郎氏の報告に據る）。

獨逸

獨逸鐵道の貨物賃率は現今略々統一せられ、重量容積主義を基礎として多少貨物の市價を參酌せる賃率制度を採用して居る。此の制度は一八七〇年に於ける自然賃率法に起因し、運送費を以て運賃制定の基礎と爲し託送數量の多少、速力使用貨車の種類を以て賃率を區別せんとするものであつて、貨物の負擔力を顧みないから低廉なる貨物は其の運送を妨げられ、其の結果鐵道收入に減少を來すに至つた。されば一八七七年以後同法に負擔力説を折衷せる改正賃率を實施し、貨物運送を速力に依り普通便と急行便とに區別し、急行便の賃率は普通便の二倍とし、更に託送量に依り五噸以下を小貨物（個數扱）、五噸又は十噸以上を大貨物（貸切扱）とした。而して普通便、急行便、貸切扱の區別に依り其の賃率を異にするは、貨物列車速度の遅速、積載力の利用如何を斟酌せるものであつて貨車重量容積主義に依りしものであるが、貸切扱中特別運賃級を貨物の價値の多少に依り之を三等級に區別し、各級毎に其の賃率を異にするは即ち價値等級主義を採用したるものと觀らるべきである。

一、運賃計算方

運賃計算の基礎たる重量の單位は^{キログラム}砵であつて、個數扱貨物託送の場合には其の重量（包装共）を貨物運

送狀に記入し、貸切扱貨物運送の場合は荷送人に於て其の實重量を運送狀に記入し、其の重量を檢査すると否とは鐵道の自由である。

運賃計算上實重量十疋未満は總て十疋に切上げ、運賃に布未滿の端數を生じたる時は四捨五入する。輕量嵩高品に對しては其の實重量は五割増として運賃を計算し、無蓋貨車にて輸送すべきものを有蓋貨車に積載したるときは其の重量を一割増とする。

二、賃率等級

貨物運賃率は一般賃率表に一籽より千七百籽迄掲げられ、百籽以下の距離に對しては賃率表の單位率と異なるものを適用せらるゝことがある。

運賃率は個數扱と貸切扱とに大別され、個數扱貨物は急行便、通常扱（特種急行便貨物の運賃は通常扱と同様である）、特種通常扱の三種に區別し、貸切扱には左の數等級がある。

主 級	一般貸切扱B級	特別賃率一、二、三級
副 級	一般貸切扱A1級	特別賃率A2及二級

主級B及副級A1とを合して一般貸切等級と稱し、特別賃率級及特定賃率中に列記してない貨物は總て此の等級に編入さる。

特別賃率一、二、三級に屬する貨物は獨逸鐵道貨物運賃及等級表第一編Bに列擧されてある。

貸切扱は運送狀一葉に付一車とし、副級は少くとも五噸以上、主級は十噸以上の託送あることを要する。尤も五噸又は十噸以下の場合に於ても五噸分又は十噸分の運賃を支拂ふときは貸切扱とする。五噸以上十噸未滿の貨物に就ては其の實重量に對し副級の賃率を適用すべきか又は十噸分に對する主級の賃率を適用すべきかは、孰れも其の運賃額の低き方に依り決定せらるゝのである。

特別賃率一級及二級は其の副級としてA2級を、特別賃率級三級には其の副級として特別賃率級二級を設けてある。

三、急行便賃率

個數扱通常急行便貨物は急行便賃率に依り運賃を計算し、貸切扱通常急行便貨物の運賃は一般貸切扱等級A1及Aの單位率に依り、其の重量は當該等級の標準重量の二倍とし、其の最低運賃はA1級に屬するものは一車一運送狀に付十噸分、B級に屬するものは同じく二十噸分である。

蜜蜂、麴麩、バター、鮮魚、野菜、牛乳等を特種急行便として託送せられたる場合には通常扱貨物に對する賃率を適用する。即ち個數扱の場合は普通の個數扱賃率を適用し、貸切扱の場合は一般貸切扱賃率又は特別賃率を適用する。

最急行便は他の急行便に先ち鐵道が指定したる急行旅客列車に依り輸送せらるゝのであるが、此の扱には何等の例外なく總ての貨物を託送することが出来る。而して其の運賃は個數扱に對しては實重量

の二倍に急行運賃率を適用し、貸切扱に對しては一般貸切扱等級の賃率を適用し貨物の重量は規定重量の四倍とする。

鮮魚其の他の特種急行便貨物に對しては特別賃率が設けられてあるが、最急行便として託送するときには通常急行便の賃率を適用する。

四、通常扱及貸切扱賃率

通常扱貨物は賃率表の通常個數扱等級の賃率を課する。尤も左記特種個數扱貨物として特別賃率を適用する。

肥料及人造肥料の原料、飼草、穀物、木材及同製品、新鮮なる馬鈴薯、金屬及同製品、鹽等

貸切扱貨物にして異等級の貨物より成る場合には、其全部に對し其の貨物中最高級の賃率を課するか又は等級を異にする貨物をそれら其重量を個々に運送狀に明記したる場合には、其等級相當の賃率に依り別個に運賃を計算する。貸切扱として託送する貨物の大部分には低廉なる特別賃率を適用する

五、發着手数料

運賃は運送行爲に對する報酬であり、發着手数料は運送行爲の前後に於ける種々の勞務に對する報酬である。故に運賃は運送距離の長短及貨物の輕重に依り高低あるべきものなるも、發着手数料は運送距離の長短に應じて變化することのないのを原則とする。然し獨逸にては百斤以下の距離に在りては

必しも然らず、其の距離を十種の地帯に分ち之を低減してある。是れ近距離運送に於ける發着手数料は鐵道賃金中（運賃と發着手数料とを）（運賃と發着手数料とを） 其の大部分を占め（時としては運賃より）、近距離行の貨物に對しては其の負擔力に影響する所大なるが故に、貨物の近距離運送を獎勵するの目的に出たものである。

六、例外賃率

獨逸鐵道に於ける例外賃率は甚だ多種多様であつて、之が制定の目的は既に第二章第三節に於て述べたるが如く主として國民經濟政策上の理由に基くもので、從て之が實行は其の爲め内地の經濟的利益を壓迫しないみのでなく、幾多重要な商量即ち例外賃率制定の原則に照し之を要するものと認められたる場合に限り此の恩典を附與するのである。

例外賃率の適用上に（一）發着手数料のみの低減、（二）運賃のみの低減、（三）運賃及發着手数料の低減の三種の場合がある、而して此等三種の變化を現すに左の形式を採つて居る。

1. 特定賃率の制定
2. 運賃計算の基礎たる營業料との間に差異を設くるもの
3. 規定賃率に對し其の幾分を割戻すもの
4. 貨物の等級を劣等級に引下ぐるもの

佛 國

佛國に於ける六大鐵道會社並國有鐵道の貨物運賃制度は形式上略々統一せられて居るが、其の實質即ち

單位率に至つては急行便を除く外、法定賃率以内に於て各鐵道が認可を得て制定したるものを實施し區々たるを免れない。然し實際に適用せらるゝ賃率は孰れも法定賃率より低く、法定賃率は實際上の監督に於て其の效力尠ないことを示して居る。佛國鐵道に於ける貨物運送は普通の運送條件に依る場合と特別の運送條件に依る場合とを區別し、之に適用する賃率を普通賃率及特別賃率と稱して居る。而して託送數量に制限ある場合は總て特別賃率を適用し且つ普通賃率は主として少量の運送に適用するものであるから、名義上特別賃率を適用する運送の方が多い。

一、普通賃率

貨物普通賃率は一般運送規則に依る運送契約に適用するものであつて、其の運送の期間に依り急行便及普通便に區別されてある。

1. 急行便賃率

之は一八九二年以來七大鐵道に共通なる一定の賃率を制定し、全く統一の實を擧げて居る。而して此の賃率には第一種及第二種の區別ありて、第一種は食料品（麵麩、牛乳、肉類、魚類、野菜、飲料品等）に、第二種は其の他の貨物に適用せらるゝものである。抑々急行便貨物賃率に二種の區別を設けたるは食料品を廉價に輸送せんとする社會政策に起因し、一八九二年政府の急行便貨物の課税を廢止すると共に實施せしめたる所のものであつて、同年以前に於ては運送距離百斤未滿に對する貨物一噸一籽の賃率

は法定賃率三十六センチム、稅額八センチムを加算して四十四センチムの高率であつたが、同年以後新賃率の實施に依り急行便賃率は著しく低減せられたのである。

2. 普通便賃率

佛國鐵道に於ける貨物等級表は各鐵道に共通であるが、其の單位賃率は各鐵道に依り差異あるを免れない。即ち或る貨物は甲乙鐵道に於て孰れも一級品に編入されてあるが、其の一噸一籽の賃率に於て差異あるのみではなく、急行便と異なり共通賃率でないから鐵道の異なる毎に打切り計算するが爲め距離遞減法の利益を享くることの出来ないのは、貨主の最も不利益とする所である。

各鐵道の賃率は孰れも距離遞減法を採用して居るが、國有鐵道のみは稍々趣を異にし三百斤以上は距離比例法に依り、三百斤以下に對しては何等の法則に依らないが、概して他の鐵道よりも低廉である。南部鐵道會社の賃率は運河の競争上多少の變態を呈し、其の線路の一部に適用する賃率は他の鐵道よりも低廉なると同時に、他の一部に於ては却て高率である。

3. 其の他の賃率

鐵道特許條件書の法定賃率中員數又は頭數に依り賃率を定むるものは車輛類及動物類であつて、此等の賃率も亦實際適用するものは法定賃率よりも稍々低廉である。

此の外佛國鐵道に於ては左の如き例外賃率と稱するものありて特殊の運送物に適用して居る。

イ、小口貨物賃率

重量四十疋以下の少量貨物に對しては特別の賃率を適用する。普通の託送者に於て數個の小口貨物を集めて託送するときは此の例外賃率に依ることを得るも、運送取扱業者に於て此等の小口貨物を一纏めとして包装することを要件として居る。之は運送取扱業者の小口貨物を託送するより生ずる煩瑣を避けんが爲めである。

ロ、貴重品賃率

第一種貴重品、金銀延板、金銀皿、水銀、刺繡、レース、美術品等の運賃は普通便の場合は一級品運賃の五割増、急行便の場合は次の貴重品として運賃を課する。

第二種貴重品、金銀地金、金銀貨幣、金銀細工品、白金、寶石其の他の高價品は普通便に依り運送しない。而して急行便の場合は其の價格に對して割増を附する。因に銅貨は普通貨物として取扱ひ、其の重量に應じて運賃を計算する。

ハ、大量品及嵩高品賃率

重量三千疋以上五千疋未満の大量品の運賃は五割増とし、五千疋以上急行便は八千疋以下、普通便は二萬疋以下のものに對しては二倍の運賃を課する。因に鐵道は急行便八千疋又は普通便二萬疋を超過する大量品及貨車の寸法より大なる嵩高品の運送は之を引受くる義務はない。然し鐵道が或貨

主に對して此の種の運送の依頼に應じたる時は、他の貨主に對しても三箇月間同一の條件にて運送を引受けなければならない。而して此等の場合の運賃は鐵道の申請に依り主務官廳に於て之を定むるのである。

ニ、車輛類賃率

一重底又は二重底にして内部に腰掛を備ふる二輪車又は四輪車に對しては急行便及普通便の區別に依り異なる例外賃率を適用し、荷造をも合せて一輛に付二百疋を超過せざる車輛及箱入にして荷造をも合せ一輛に付三百疋を超過せざる自動車や普通便にて運送するときは一級品運賃の外割増金を課する。因に車輛定規以上の寸法を有する車輛類の運送は之を引受けない。

普通便にて運送する車輛内には旅客を乗車せしめないが、急行便に在りては一列の腰掛を備ふる車輛内には二人、二列の腰掛を備ふる車輛には三人迄無賃にて乗車せしむる。此等の制限を超過して旅客の乗車する場合は二等の旅客運賃を收受する。

ホ、死體賃率

一個又は數個の棺を收容せる葬儀車は、二重底であつて二列の腰掛を備ふる四輪車の旅客列車便に依るものと同一の運賃及運送條件で運送する。

ヘ、動物賃率

牛、馬、仔馬、騾、驢、乗用獸類、鹿、犢、豚、仔鹿、羊、小羊、山羊等の生獸類に對しては急行便及普通便の區別に依り異なる例外賃率を適用し、附添人は急行便に在りては客車に乘車して相當の座席料を、普通便に在りては貨車に乘車して三等の旅客運賃を支拂はなければならぬ。上記の動物であつて荷送人の供給する檻に容れ、檻ぐるみで一個の重量百五十疋を超過しないものは、其の重量に應じ急行便小荷物又は貨物若は一級品貨物の普通運賃及條件にて運送する。此の場合運賃は檻ぐるみの重量に對して計算する。

申告價格五千法以上の動物の運賃は同種類の動物の通常運賃の五割増である。

動物の運送中事故を生ずるも運送狀に一頭に付五千法以上の價格を記載しないときは、鐵道は五千法迄賠償する。

犬、猫、仔豚（二頭に付荷造共三千疋以下のもの）猿、栗鼠、兎、小鳥の如き小動物であつて、荷送人の供給する檻、箱又は籠に容れたるものは其の重量に應じ急行便小荷物又は貨物若は一級品貨物の普通運賃及條件で運送する。此の場合運賃は容器ぐるみの重量に對して計算する。犬は檻に容れたる場合でも必ず急行便に依らしめる。通信用及射撃用の鳩に對しては例外として増賃金を收受しない。又馬及牛の運送は車輛類の運送に等しく積卸場の設備ある驛間に託送するものでなければ之を引受けなす。

ト、危険品賃率

爆發性危険品、危険物、易燃性物品、有毒物、惡臭物等は三種に分ち、第一種は旅客列車に依る運送を禁じて普通便のみと爲し五割増の運賃を課する。第二種は特別の場合に限り混合列車に依ることを得さしめ二割五分増の運賃を課し、第三種は急行便普通運賃又は普通便運賃の一割増である。

チ、容積一立方米に付重量二百疋未満の貨物に對する賃率
鐵道特許條件書の賃率規則中に名稱を擧げて指定しない食料品其の他の物品であつて、容積一立方方に付重量二百疋未満の貨物は其の等級に應じ通常賃率の五割増である。尤も如何なる場合に於ても運賃額は一立方方に付二百疋の割合で計算したる運賃よりも多額ならざることを要すと定めてある。而して此等の食料品其の他の物品が特別の運賃規則中に指定せらるゝ場合には、規定運賃の外割増運賃を收受しないことになつて居る。尤も明かに反對の規定ある場合は此の限りでない。

4. 運賃計算方

運送距離一料未満の端數は一料と看做して運賃を計算し、全部の距離六料に満たないものは六料分の運賃を收受する。又一疋の重量は千疋とし、重量の端數處分方は左記に依る。

イ、急行便貨物 五疋以下は五疋とし、五疋以上十疋以下は十疋と看做し、十疋を以て單位とする。
ロ、普通便貨物 重量の端數は一噸の百分の一即ち十疋毎に切上ぐるから、十疋以下の重量は十疋と

し、又十疋以上二十疋以下は二十疋とし、以上之に準ずる。

運賃は五センチムを單位としてあるから二センチム半以上の端数は五センチムに切上ぐ、二センチム半以下の端数は之を切捨てる。同一の賃率を適用せらるべき物品のみで成る貨物全體に對し運賃を計算する場合には上記に依るが、等級を異にし賃率に等差ある貨物に對しては各個に付四捨五入する。

5. 附帶料金

イ、發著手数料

之は噸數に制限なき貨物及四千疋以上の貨物又は貸切扱貨物の二種に區別して十疋毎に收受する一噸當りの料金が定められてある。而して其の内譯は發驛積込料、著驛取卸料、發停車場費、著停車場費の四種に區別してある。

重量四千疋以上の貨物又は貸切扱の貨物であつて、賃率規則に依り荷送人及荷受人自ら積卸を行ふべきものなるときは、積込及取卸料に對し一定額の割引をする。然し發及著停車場費は如何なる場合でも免除しない。重量四十疋以下の貨物及貴重品運賃を支拂ひたる貨物に對しては發著手数料を免除する。

車輛、棺及生獸類に對しては別に發著手数料が定められてある。

ロ、託送料

貨物の託送に對し一口毎に託送料を收受する。尤も二鐵道以上に互る運送に對しては、發驛に於てのみ託送料を收受する。

ハ、轉送料及積換料

連帶運送の場合には轉送料を收受する。若し軌間の異なる鐵道間に積換を要するときは積換料を收受する。尤も重量四十疋以下の貨物に對しては此等の料金を免除する。

二、特別賃率

佛國鐵道に於ける貨物特別賃率とは普通の運送條件に依らない一切の賃率を總稱するものであつて、貨物収入の大部分は此の種の賃率より生じ、佛國鐵道の貨物運賃制度を煩雜ならしむる一原因である。特別賃率は其の設定の趣旨に依り普通賃率よりも低廉であつて運送條件も亦異なり、其の主要なるものは運送期限の延長、貨物の損害に關する賠償責任及運送數量の制限等である。而して此の賃率の適用を受くる貨物の品種は頗る多く、搜索の便宜上各鐵道は之を幾多の種類に分ちて之に適用する賃率及條件を掲げて居る。此の分類中に編入せる貨物數の多きことは、東部鐵道の礦物類中に約百種の貨物を列記せるに徴しても之を知ることが出来る。特別賃率は其の適用を受くる貨物分類及細目に依り普通賃率よりも低廉なる賃率を適用するものであつて、其の方法には左の二種がある。

1. 特定賃率表

之れは普通賃率表以外に低廉なる賃率を定め置き、特別の運送條件に依るもの、中或る種の貨物に適用するものであつて數種に分かれて居る。而して其の賃率低減の割合は一定して居らないが、距離の長さに従ひ遞減する割合は普通賃率よりも大なるを普通とする。特定賃率表の數は鐵道に依り異なり北部鐵道は六種、東部鐵道は九種に上る。此の方法は恰も普通賃率以外に特別の等級を設けたるが如き觀を呈し普通等級は既に述べたるが如く各鐵道を通じて六種なるも、特定賃率の數は各鐵道の任意に決定するものであつて、一例を擧ぐれば北部鐵道は普通等級六種、特定賃率六種即ち十二等級を設けると同様である。

2. 特定額運賃

之は運送距離に關係せず又單位賃率の定めなく、運送せらるべき貨物の負擔力を主とし、其の貨物の生産地と市場との關係其の他の事情に依り、運賃を低減し貨物の輸送量を増加し又は之が減少を防ぐの目的に出づるものである。

特定額運送は以上の如く特殊の場合に適用するものであるから、同線路に於て兩方向共之を適用するの要なく、唯だ生産地より市場に向ふもの又は水運との競争ある場合には水流に順ふて下る場合と同一の方向に對し之を適用するも、其の反對の方向には適用するの必要を認めないのである。

次に特別賃率中殊に注意すべきは左に擧ぐる輸出貨率及通過賃率である。此の種の賃率は制定の方法も異なり且つ行政上の監督を受くること大なるは、一國の商業政策と關係すること多きに因る。

1. 輸出貨率

之は佛國鐵道に於て制定する最も低廉なる賃率であつて、場合に依ては一種の輸出獎勵金の性質を帯ぶることがある。而も其の方法は割戻法に依るものがある。此の種の賃率の主なるものは伊太利市場に於て英國炭と競争する佛國炭の輸出貨率及北部鐵道線に於て白耳義の鐵道との競争上佛國海港を保護する目的に依り實施する輸出貨率の如きである。

2. 通過賃率

之は輸送數量を増加する方策として行はれ、多くは外國鐵道との競争上外國貨物に對し特に低廉なる運賃を課して自國を通過せしめんとする場合に實施せらるゝものである。即ち伊太利のジェノア港より瑞西へ輸出する貨物と競争の爲めマルセイユ港より佛國を通過して瑞西に輸送するものに適用する特別賃率又は西班牙の葡萄酒の輸送を擴張せんが爲め設くる特別賃率の如き其の例である。

之を要するに佛國鐵道に於ける貨物特別賃率は、其の性質甚だ複雑であつて鐵道賃率に對する行政監督上至難の點も亦茲に存じ、監督上公平の點にのみ重きを置き、特別賃率設定の趣旨を没却して其の效力を薄弱ならしめ、延いて鐵道の發達を阻碍するの傾向あるは現今佛國鐵道に於ける運賃政策の短所である。

第三章 受 託

第一節 受 附

貨物受託の義務

鐵道は公共的の事業であつて社會一般の用に供せらるゝ運送機關であるから、一定の條件を具備する以上は何人に對しても公平に運送の義務を遂行しなければならない。若し鐵道が其の獨占的地位を悪用して正當の理由もなきに、唯だ自己の專斷に依り運送を拒絶することが出来るものとせば、之が爲め商取引の圓滿を阻害し其の結果經濟社會に多大の悪影響を及ぼすに至るであらう。故に何れの國の鐵道に於ても荷も正當の理由がなければ、鐵道は運送の引受を拒絶することの出来ない旨法令を以て規定して居る。即ち獨逸鐵道運送規程に於ては(一)鐵道の現行運送條件及其他の一般的規則を遵守するとき、(二)運送が法律の規定に依り又は公の秩序上禁ぜられないとき、(三)普通の運送設備を以て運送することの出来るとき(四)不可抗力と認むべき事由に基因する運送の支障なきときは鐵道は運送を拒絶することの出来ないものとし、運送に参加する鐵道の設備上又は運轉上運送に適しない物品は之が運送を引受くるの義務なく、又積卸に關し特別の設備を要する物品は、其の設備を有する驛發著の場合に限り之が運送を引受くるの義務を負ふ旨規定して居る。佛國に於ては鐵道は(一)商取引の慣習上荷造を必要とする貨物にして荷造を缺く

もの、(二)荷造の不完全なるもの、(三)腐敗の痕跡明白なるもの、(四)車輛の寸法より大なるものは其の運送を引受くるの義務がない旨法令の規定がある。我が國に於ても獨逸に於けると殆んど同様の規定がある。即ち鐵道營業法第六條に於て鐵道は左の事項を具備したる場合には貨物の運送を拒絶することが出来ない旨規定されてある。

一、荷送人が法令其他鐵道運送に關する規定を遵守するとき

荷送人が法令の規定、法令に準據して鐵道が定めた運送條件其他鐵道運送に關する規則類を遵守しないときは、鐵道が運送を拒絶し得るのは固より當然である。

二、貨物の運送に付特別なる責務の條件を荷送人より求めざるとき

荷送人が法令其他の規定に依り鐵道の負擔すべき義務以上の義務、例之ば貨主が家畜の運送に對し鐵道に於て特に附添人を附すべきことを求むるが如き又は天災事變其他原因の如何を問はず損害賠償の義務を負ふべきことを求むるが如き場合には、鐵道は受託を拒絶することが出来るのである。

三、運送が法令の規定又は公の秩序若は善良の風俗に反せざるとき

例之ば傳染病流行の際其の媒介物の受託を拒絶することが出来、又風俗を壞亂すべき書畫其他の物品の運送は之を引受くる義務はない。

四、貨物が成規に依り其の線路に於ける運送に適するとき

軌道の負擔力を超過する重量品又は一定の定規を超過すべき濶大品は其の運送を拒絶することが出来る。

五、天災事變其の他己むを得ざる事由に基因したる運送上の支障なきとき

水害其の他天災事變の爲め運送上に支障ある場合に運送を拒絶することを得べきは當然である。

尙ほ火藥類其の他の爆發質危険品の運送は、他に危害を及ぼす虞があるから、特別の取扱方と注意とを必要とするが爲め豫め之を取扱ふ旨を公告したる場合の外は之が運送を拒絶するも差支なく、又重量容積の大なる貨物の如きは貨車積卸に特別の設備を要し、又重量品運搬車の如き特殊の車輛を要するから、此の種の貨物は現に鐵道が車輛其の他の設備を有して居る場合に限り受託の義務を負ふのである。更に鐵道は運送の義務を負ふ貨物であつても、直に運送を爲し得べき場合の外は之が受取を拒絶することが出来る旨規定してあるから、貨物の輻輳してゐる場合の如きは貨物を發送し得る状態となつたとき貨物を受取ればよいのである。(以鐵道營業法第五、七、八條)

因に貨主が自己の責任で託送の時迄驛構内に貨物を留置することを請求したるときは、作業に支障を及ぼさない場合に限り之に應ずることが出来る。而して相當の期間を経過するも留置貨物の託送を爲さないときは之を爲すべきことを貨主に催告し、尙ほ其の託送又は搬出を爲さないときは所定の貨物留置料を受するのである。(貨物規則第九條、貨物規則第七八條)

受附時間

貨物を託送するには荷送人は鐵道の貨物取扱時間内に其の手續を執らなければならない(鐵道運輸規程第八四條)。而して貨物取扱時間に就ては佛國、白耳義の如く之を法令を以て規定して居る國もあるが、我が國に於ては獨逸、露國などと等しく之を鐵道の定むる所に一任して居る。

白耳義鐵道に於ける貨物受附時間は、鐵道運送規則に於て急行便貨物及貴重品は初發列車の發車前三十分より最終列車の發車前三十分迄とし、其の受附時間は午前六時より午後九時に限り、又通常便、生動物、車輛類其の他旅客列車にて運送するを許さない急行便貨物は四月一日より九月三十日迄は午前六時より午後七時迄、十月一日より三月三十一日迄は午前七時より午後七時迄と定めてある。尤も急行便に依る車輛類及生動物を夜間列車にて發送すべきときは、驛長は自己の職權を以て上記時間外でも之を引受くること出来るやうになつて居る。

我が國有鐵道に於ける貨物受附時間は原則として小口扱貨物であつて集貨を爲すべきもの及特別小口扱貨物(別に定むる驛に限る)は午前八時より午後八時迄、其の他の貨物は午前八時より午後四時迄であるが、地方の狀況に依り必要な場合には鐵道局長に於て之を伸縮することが出来る。

又列車運行の關係、託送貨物の性質其の他特殊の事情に依り受附時間外に於ても受附くべきものと認めたる場合、例之ば夜間託送の鮮魚の如き、災害地行食糧品の如き又は遠方より持込み來つた託送貨物の如

きは、事情の許す限り受附時間外でも之を受附けなければならない。蓋し貨物受附時間は單に貨物運送の申込を受くる時間であつて、運送の引受をする時間でも、貨物を受取る時間でも又集貨する時間でもない。運送の引受、貨物の受取、集貨等はその申込に依り監査其他一定の手續を経てから之を行ふのであるから、必ずしも此の時間内であることを要しない。唯だ其の申込を受けてから成るべく速に其の手續を完了することを必要とするのみである。尙ほ鐵道の定めた時間外は貨物を受附けないものと誤解してはならない。鐵道も一の營業であり、其の期する所は荷主公衆の利便と言ふ點に在る以上、然かく窮屈なものにする趣旨で受附時間を定めたのではない。少くとも貨物受附時間内は受附を拒むことは出来ないと言ふ意味で規定が設けられたのであるから、其の運用を誤まらない様に注意すべきである。之と反對に列車運行の關係、貨車滿載等に因り直に貨物を發送することの出来ない場合には、受附時間内で在つても之を受附けないことが出来るのである。次に貨物の受附時間は之を驛に掲示し、又午前八時より午後八時迄貨物の受附を爲す驛は、鐵道局長に於て之を指定することになつて居る。因に驛が集貨請負人より集貨貨物の引渡を受くる時間は、驛長と集貨請負人とが協定するのである。(貨物規則第一一條、貨物細則第四條)。

以上は一般貨物に對する受附時間に就てあるが、特に運送の爲め手配を要する物品は豫め相當の準備時間を要するものであるから、各々其の品種に依り相當時間前に豫告を要する旨法令に於て定められたも

のがある。然し鐵道としては必ずしも豫告時間を楯に取つて云々すべきではなく、車輛其他の手配が附く限り、成るべく迅速に之を發送すべきは固より當然のことである。

法令に於て運送申込時間を制限せられたるものを擧ぐれば左の如くである。(鐵道運輸規程第五七、六七、七七條、火藥類鐵道運送規程第二條)

一、死體
列車始發驛に於ては 列車出發時刻六時間前
中間驛に於ては 同 十二時間前

二、貴重品 列車出發時刻三十分前

三、動物 申込時間は明確に定められてないが豫め其の申込を爲し、列車出發時刻より少くとも一時間前迄に之を驛に送致しなければならない。尤も鐵道が動物運送列車を定めて公告したるときは、豫め申込を爲す必要はない。

四、火藥類 列車出發時刻三十六時間前

歐米の鐵道に於ては日曜日及祭日には、急行便貨物又は一部の貨物の外若は全然貨物を取扱はないものがある。例之は獨逸に於ては貨物は鐵道が制定し揭示せる執務時間内に於て之が託送を受附けるのであるが、日曜日又は祭日には貨物の託送を受附けなくもよい。然し荷扱所に於て揭示したる貨物は之を受附ける。佛國に於ける貨物の受附時間は急行便貨物に在りては四月一日より九月三十日迄は午前六時より午後

八時迄、十月一日より三月三十一日迄は午前七時より午後八時とし、通常便貨物に在りては三月十六日より十月十五日迄は午前六時より午後六時迄、十月十六日より三月十五日迄は午前七時より午後五時迄と定められてあるが、日曜日及祭日に限り通常便貨物及貸切扱貨物の取扱は特に午前九時を以て停止する。尤も生動物、鮮魚、牡蠣、介蟲類、鮮肉、麥酒、葡萄酒、果物、生野菜、牛乳、牛酪、鶏卵等に對しては午前十時迄之が託送を受附ける。又國祭日たる七月十四日に於ては通常便貨物は終日其の取扱を停止する。白耳義に於ける貨物受附時間に就ては既に述べたる所であるが、日曜日、基督昇天日、聖母昇天日（八月十五日）、使徒祭日（十一月一日）及基督降誕日（十二月二十五日）に於ては急行便貨物の一部、通常便貨物及牛馬（通常便に依るもの）等の託送を引受けない。

貨物の集貨

小口扱貨物は荷送人の請求あるときは所定の料金を收受し、又特別小口扱貨物は驛に持込み託送するものを除き無料にて鐵道の定むる区域内（原則として配達區域と同様で、特種の事情ある場合を除き驛より凡そ一里半程である）に於ける荷送人の指定せる箇所にて集貨するのである。尤も左に掲ぐるものは集貨の取扱をしない（貨物規則第一四條ノ二及三）。

- 一、動物及水に容れたる活魚。
- 二、級外品（之は小口扱の場合である。即ち級外品は特別小口扱の取扱をしない）

三、一箇の長十四尺、重量二百斤又は容積四十立方尺を超ゆるもの（同上）

四、二割を超へて運賃を低減するもの（特別小口扱の場合）

如何なる貨物にても何等かの方法に依り必ず驛に持込まれるものであると言ふ前提よりすれば、鐵道が集貨の取扱を爲す貨物に斯かる制限を設けることは妥當でない様に思はるゝが、然し鐵道の目的とする所は或る特種の荷主又は貨物の爲め特別の設備をして集貨すると言ふのではなく、多數の荷主公衆に普遍的に満足を與へたいと言ふに在るから、將來は兎に角差當りの問題として普通の設備と取扱方とに依り集貨し得るものに限られたのである。又特別小口扱中運賃を低減するものゝ集貨を制限したのは、運賃中に集配の費用を含めてあるので運賃を低減すると同時に集配費用も低減せられ、結局割引率の如何に依つては集配費用を償ふことの出来ない様になるから、割引率が二割を超へたものだけ已む得ず集貨しないことに定められたのである。

發驛に於て集貨の申込を受けたときは、適宜の簿冊に其の要領を記録した後、直に之を請負人に通知して集貨せしめ左記に依り取扱ふのである。請負人が荷送人より直接集貨の申込を受けたときは、發驛より通知を受けたものと同様に取扱ふのである（貨物規則第二〇條ノ二及第二一條ノ二）。
集配手續 第七條乃至第一二條。

- 一、荷送人より貨物を受取る際請負人をして其の品名、荷造、運送の適否其の他を監査せしむること。

此の場合貨物の荷造を開き點檢の必要ありと認めたとときは請負人は之を發驛驛長に通知し、發驛に於て成規に依り其の點檢を爲すこと

二、集貨は午前請負人に通知したものは当日中、午後通知したものは遅くも翌日午前中に完了せしむること。尤も荷送人が其の集貨の日時を指定したときは、作業上支障なき限り之に應ずること。上記の時間内に集貨を爲すことの出来ないときは、請負人をして其の事情を發驛に通知せしむること

三、荷送人より貨物を受取つたときは請負人は所定様式の貨物假通知書を荷送人に交付すること。荷送人より貨物引換證又は船荷證券の請求があつたときは、請負人は前記の取扱を爲した後發驛に

其の發行を求め、貨物假通知書と引換に之を荷送人に交付すること。(即ち貨物受取の意味を有する書類が重複するを避くる爲め假通知書を引換證と引換に還付せしむるのである)

荷送人より代金引換の取扱の請求があつたときは、請負人は前記の取扱を爲した後發驛に代金引換證の發行を求め之を荷送人に交付すること

四、請負人は集貨した貨物(貨物引換證、船荷證券を發行するもの及代金引換のもの並貴重品を除く)に對して貨物通知書を發行し、荷送人より受取つた貨物及貨物運送狀並其の他の書類と共に之を發

驛に引渡すこと。因に代金引換貨物に對する通知書は驛に於て之を作成し、其の代金引換證は請負人をして荷送人に交付せしむる。又貨物引換證及船荷證券附貨物並貴重品に對する通知書は驛に於て作成し、其の甲片は請負人に控として交付し荷送人には交付しない。

五、發驛は請負人より集貨した貨物及關係書類の引渡を受けたときは、貨物通知書甲片の所定欄に受領印を押捺して之を請負人に交付すること。尤も代金引換貨物に對しては請負人に通知書を交付しないから、貨物假通知書(請負人の控)を提出せしめ之に捺印して還付する。

六、請負人は集貨貨物に對する現拂の運賃、増賃金、増運賃及料金を荷送人より收受し、集貨した日の翌日中に發驛に引渡すこと。省が後拂の取扱を承諾したものに對しては一句分を取纏め成規に依り省に引渡すこと

次に集貨した貨物に不足、減量其の他の損害があつたときは、固より鐵道は荷主に對して其の責任を負ふのであるが、鐵道と請負人との間に於ける内部の契約關係に於ては當然其の損害を發生せしめた方が之を負擔しなければならない。損害が何れの保管中に生じたかは事實問題に依るのであるが、一應は貨物受授の際に事故が發見せられたか否やに依り推定せらるゝのであるから、請負人との間に於ける貨物受授は出來得る限り周到なる注意を以て之を行ふべきである。若し受授の際事故を發見したならば、後日の爲め

其の要領を貨物通知書に記入し、引渡者之に捺印して證明することに定められてある。尙ほ免責特約を爲すべき貨物に對し請負人が免責特約をしなかつた爲め、鐵道が損害を蒙つたときは請負人に於て其の責を負ふことに定められてあるから、貨物受授の際は此の點にも注意して萬一特約漏のものを發見したならば、事故貨物發見の場合と同様貨物通知書に其の要領を記入捺印せしめなければならぬ(集配手續 第二〇條)。

集貨貨物は集貨完了後直に驛に持込むのが原則であるが、然し實際に於て驛の設備其の他の關係は斯かる取扱を爲す餘裕を多く有せず、又請負人の側より見るも集貨の都度之を驛に持込むは其の煩に堪へないから、受授の場所、時刻其の他必要な事項は、輸送系統其の他を考慮して驛長と集貨請負人との間に於て協定するのである(集配手續 第四條)。

貨物運送狀

貨物運送狀は運送契約の内容の證據となるべき證書で、我が商法の規定に於ては運送契約成立後運送人の請求に依り荷送人が之を作成して運送人に交付することになつてゐるが、鐵道に於ては實際作業の關係より鐵道運輸規程に於て運送申込の際貨物に添へて之を提出することに定められてある。尤も國有鐵道に於ては特別小口扱貨物に對しては原則として運送狀の提出を要しないことになつて居る(貨物規則 第一四條)。

一八九〇年十月十四日歐洲諸國に於て締結せられたる國際鐵道貨物運送協約即ちベルン協約に於ては貨物の託送に對し必ず運送狀の添附を要し、運送契約は發送驛が運送狀と共に運送の爲め貨物を受附けたる時

を以て成立する旨を規定して居る。獨逸鐵道運送規程及施行規則に於ても亦同様の規定がある。即ち託送貨物には必ず運送狀を添附せしめ、運送契約は鐵道の貨物扱所が運送狀と共に運送の爲め貨物を受取りたる時を以て成立するものとし、貨物扱所は貨物受附の證として運送狀に日附印を押捺し、此の運送狀を以て運送契約の證據とする旨規定してある。我が國に於ても日露鐵道及船舶貨物聯絡運送に關する明治四十五年四月二日法律第十三號に依れば、運送契約は鐵道又は船舶が運送を爲すことを約し、荷送人より運送品及運送狀を受取るに因り其の效力を生ずるものとしてある(第三條 第一項)。

貨物運送狀は一種の要式證券であつて、其の記載事項は商法及鐵道運輸規程に於て規定せられてあるが、鐵道運輸の實際は之のみにては運送契約の内容の證據とするに不充分なので、更に數項目を加へて國有鐵道貨物運送規則第十二條に左の如く之を明記して居る。

- 一、貨物運送狀作成の地及年月日並運送申込の年月日
- 二、發驛名及著驛名(必要に應じ所屬線名共)並専用線に發著すべきものに在りては其の専用線名
- 三、荷送人の氏名又は商號及住所は營業所並集貨を爲すべき貨物であつて集貨先が住所又は營業所と異なるときは其の集貨先
- 四、荷受人の氏名又は商號及住所又は營業所並配達を爲すべき貨物に在りては其の届先

五、貨物の品名（一梱包中に級外品以外の二種以上の貨物を一級品として取扱ふことを請求したる場合は「雜品」と記入すること。又貨物引換證若は船荷證券を請求する場合は單に品名のみにては其の價額、種類其の他を知ることが出来ないから銘柄、格付等商取引上の稱呼をも記入すること）及必要に應じ性質、記號並荷造の種類

因に商品の銘柄とは貨物の産地、製造工場等の相違に依り其の品質外觀に多少の差異ある場合之を現はす稱呼を謂ふのであつて、之は科學的に明なるものではないが廣く用ひらるゝ取引上の目標であつて、生産地又は製造工場若は商標等に依り區別されてある。例之ば武州米、釣鐘印綿絲、敷島（煙草）等の如きである。又格とは階級に依り價格に差異ある場合之を明にしたるものを謂ひ、是れ亦科學的に明なるものではないが、市場に於て其の市價決定の標準となるものであつて一等米、二等米、優等格、一等格等の如き其の例である。

六、貨物の箇數及重量 但し容積に依り運賃を計算するものに在りては其の容積、長、幅及厚共

七、運賃の割増を爲すべきものに在りては割増の基礎たる長、重量又は容積

八、特別小口扱又は貸切扱として託送する場合は其の旨

九、運賃及料金著拂、後拂、豫納の取扱を爲す場合は其の旨

十、十五噸車に七噸を越ゆる貨物を基本貨物として積載し、其の餘積に對し他の貨物を混載して運賃を貸切扱賃率に依り計算することを請求する場合は其の旨

十一、價格を明告すべき場合は其の價額

十二、貴重品及獸類に對し鐵道の請求する増賃金の支拂に應ぜざる場合は其の旨

十三、貨物引換證又は船荷證券を請求する場合は其の旨

十四、秤量を委託する場合は其の旨

十五、代金引換の取扱を請求する場合は引換代金額

十六、運送列車、連絡船又は運送経路を指定する場合は其の指定

十七、火藥類中火藥、銃用實包、銃用空包又は銃用實包、銃用空包に要する雷管若は雷管付藥莖を託送する場合は包装を除きたる數量

十八、外國貨物に在りては其の旨及運送免狀の番號

十九、特約あるときは其の條件

而して運送狀には荷送人之に記名捺印又は署名するの外、増賃金の支拂に應じないとき及特約條件ある場合には荷送人に於て其の所定の箇所に證印しなければならぬ（貨物規則第一二條二項）。因に捺印又は認印若は

證印押捺等の場合は總て署名又は拇印を以て之に代へることが出来るのである。

尙ほ十五割増の運賃を收受すべき指定品以外の一立方尺の重量五斤以内のもの及四十割増の運賃を收受すべきものに對しては、荷送人をして其の容積、長、幅及厚を運送狀に記入せしむるのである。

貨物運送狀の式紙は鐵道が驛に備付けて置き、荷送人の請求に依り交付するのである。尤も常時貨物を鐵道に託送する貨主に於て、鐵道の定めたる様式に依り作成したる私製の運送狀式紙を使用することは妨げないのである。而して荷送人が貨物と共に必要の事項を記入したる運送狀を提出すれば、鐵道は運送狀と現品とを對照審査したる後、貨物運送の引受を爲し、其の證として之に引受月日及受付番號を記入するのである。(鐵道運輸規程第八六、八八條)。
(貨物細則第七條及貨物規則第一八條)。

貨物運送狀は貨物一口毎に通を提出せしむるのであるが、貸切扱及特種扱貨物(貨物引換證付貨物、船荷證券付貨物、代金引換貨物、鐵道航路連絡運送のものを除く)に對しては鐵道局長の指定する場合に限り、荷受人及著驛等を同じくする同時託送の貨物數口分を一通に記入せしめて差支ない。(貨物規則第一二五條並貨物帳表)。
(第一九、二〇條)。

荷送人より運送狀の謄本を請求せられたるときは、運送狀式紙に原本に記載したる事項を洩れなく記入し、原本と割印を爲し且つ其の欄外に「原本に依り此の謄本を作成す 年月日 驛長印」と記入して之を

交付するのである。(貨物細則)。 鐵道運輸規程には此の場合五錢以内の手數料を收受し得る旨規定しあるも、今日では之を徴收して居らない。

小口扱貨物であつて集貨を爲すべきもの及特別小口扱貨物の託送に對して運送狀の提出を要するものは、左に掲ぐるが如き後日紛争を生じ易いものだけである。(貨物規則)。
(第一四條)。

一、貨物引換證又は船荷證券を請求する場合

二、代金引換の取扱を請求する場合

三、貴重品又は獸類を託送する場合(之は増賃金支拂の有無が賠償責任に關係するからである)

集貨貨物(特別小口扱に對しては集貨をすると否とに拘らず)に對しては原則として貨物運送狀の提出を廢止せられた。之は無駄を省くと言ふ根本方針と運送業者が中に介在して居つたときと異なり、荷送人自身が之を作成するのであるから其の困難なことは言ふ迄もなく、且つ概して少量託送の集貨貨物に對し一々複雑な運送狀を作成する煩を避け様との趣旨に依るので、之に代るものは貨物通知書を一片多く作成し、之を驛に残すことに定められたのである。

尙ほ省用貨物運送申込の場合及鐵道軍事供用令に依る場合(鐵道航路連絡運送の場合を除く)は運送狀を徴しない。(貨物帳表)。
(第一九條)。

獨逸鐵道に於ける貨物運送狀に就き聊か説明すれば、獨逸に於ては託送貨物には總て運送狀を添附せしめ、其の式紙は獨逸鐵道廳が紙質を定めたる白色紙を使用せしむるので、之は各驛及貨物扱所に於て所定の定價にて販賣して居る。運送狀には其の規則に適合する證として内國鐵道の檢印を押捺し、鐵道に於て印刷しないものに對しては手数料を徴して檢印を押捺する。尤も百枚以上の運送狀を同時に提出する場合の外之が捺印を拒絶することが出来る。鐵道は貨取扱の場合には一車毎に各別に運送狀の添附を請求することが出来る。又同一の運送狀に多數の物品を記載して差支ないが、其の物品の性質上混載の爲め支障を生じないこと及稅務法規及警察法規に牴觸しないことを要する。貨主に於て積卸を爲すべき貨物及條件附にて運送する貨物の運送狀には他の物品を記載しない特別の運送狀を添附せしむる。尤も特に指定したる貨物を所定に依り他の貨物と合併荷造して託送せらるゝ場合は差支ないが品名を連記せる運送狀には條件附運送貨物を他の貨物と區別記載せしめ、且つ條件附なる旨明かならしむる。荷送人は到着驛に於ける貨物の重量及個數の再検査を運送狀に依て指圖することが出来る。而して此の検査に對し鐵道は手数料を收受する。又託送貨物の送先が貨物取扱驛若は獨立貨物扱所でないときは、荷送人は到着驛より送先に至る迄の運搬方法を運送狀に於て指圖することが出来る。荷送人は運送狀の裏面に自己の商號を印刷し、尙ほ單に貨物に關する荷受人への注意の意味にて例之ば「何某の發送貨物」、「何某委託に依る」、「何某の處分に任す」、「何某へ轉送のこと」、「汽船何

々積」、「何會社の保險を附す」、「何地へ輸出」等其の他之に類する事項を記載して差支ない、然し鐵道は之に對し何等拘束せらるゝことはない。

運送狀に記載せる貨物全部の託送を受け且つ荷送人が前納の義務ある運賃の支拂を爲したるときは、鐵道は遲滞なく運送狀に日附印を押捺する。又荷送人は自己の目前に於て運送狀に捺印することを鐵道に對し請求することが出来る。而して日附印を押捺せる運送狀が運送契約の證據となるのである。荷送人が自ら積込を爲せる貨物に就き運送狀に記載せる重量及個數は、鐵道に於て之を検査し其の旨を運送狀に證明する場合に限り鐵道に對し證據力を有するのである。荷送人より請求あるときは鐵道は荷送人が運送狀と同時に提出する運送狀副本に、貨物受取の日を記入して貨物の受取を證明する。而して副本作成の次第は運送狀正本に證印を押捺して之を證明する。運送狀副本は運送狀又は貨物引換證の效力を有しない(一九二四年四月十五日施行獨逸鐵道運送規程及施行規則第五十五條第五十六條及第六十一條)。

貨物運送狀は荷送人と鐵道との間に於ける運送契約の關係を明白ならしむる重要な書類であるから、其の完全を期する爲め品名其他の記載方に就ては左記の點に注意しなければならぬ(貨物細則第六條、貨物帳表第二二條)。

一、貨物の品名は其の性質、狀態又は等級を決定するに必要なる事項を知ることが出来る程度に記入せしむること。尤も同一梱包中に二種以上の貨物を混じたる場合は之を一級品として取扱ふときは「雜品」と、又其の最高級品の等級に依り取扱ふ場合は「……(在中貨物中最高級品に屬するもの、品名)外」と記入せしむること、又小口貨物を取纏め貸取扱(小口混載)と爲したる場合は「……(一口の貨物

中最高級品に屬するもの、品名外」と記入せしむることも差支ない。

運送状は所謂契約の證據書類であるから、其の記載事項は後日當該貨物の如何なるものであつたかを判定することの出来る様成るべく詳細に記載しなければならぬのであるが、斯くては常時多數の貨物を託送するもの又は運送取扱人等にとりては全く煩はしく殆んど難きを強ゆることゝなるので、鐵道に於て最も必要とする貨物の取扱及運賃計算に關し必要な事項等を知悉し得る程度を最小限として記載するのである。

二、特に定められたる斤數に依り取扱ふ貨物(貨物規則第七條參照)は、品名及荷造欄に其の一箇の容量其の他の區別を附記せしむること。

三、冷却用の氷を混入したる貨物は、品名及荷造欄に「氷入」と附記せしむること。
之は運送中に運送状面記載の重量に對し減量せる場合、其の減量の原因は氷の溶解にあることを立證し引渡の際の紛争を避くる爲めである。

四、數量は運送状記載の品名毎に箇數及實斤量を記入(特に定められたる斤數に依り取扱ふ貨物(貨物規則第七條參照))に對しては該規定に基き計算したる斤數を記入せしむること。尙ほ此等の貨物にして貨物引換證又は船荷證券を發行する場合若は他の航路と連帶運送を爲す場合は實斤量を併記せしむること(せしむること)。尤も一梱包中に數品を混じたる場合は品名毎に區分せしむる必要はない。

五、品目の異なる貨物を貸取扱一口とし、特に定むる規定(貨物規則第五八條第四號及六四條)に依り取扱ふ場合は基本貨物に就ては上欄に、積加へたる貨物に就ては下欄に其の品名數量等を記入せしめ且つ記事欄に「貸取扱」と記入せしむること

六、小口扱貨物であつて集貨を爲すべきものは「集貨」と、配達を爲すべきものは「配達」と、又特別小口扱貨物であつて集貨を爲さないものは「驛託」と、配達を爲さないものは「驛留」と何れも記事欄に記入せしむること

七、貴重品及獸類の價格を明告するも増賃金支拂の請求に應じない場合は、相當欄に「否」と記入捺印せしむること

鐵道營業法第十一條に依れば貴重品に就ては荷送人が貨物を託送する際に品名、價額等を明告し、且つ鐵道の定むる増賃金を支拂ひたる場合の外鐵道は損害賠償の責に任じない。然し鐵道係員が増賃金の請求を怠つた場合は鐵道の過失として損害賠償の責に任じなければならぬことになつてゐるから、掛員は深く此の點に注意を拂ひ、荷主が種類、價額を明告し鐵道が之に對して増賃金を請求したる場合、荷主に於て之が支拂に應じないときは後日の證據として運送状面「増賃金支拂諾否」欄に「否」と記入捺印せしめ、荷主が損害賠償の請求權を放棄せしことを明白にして置かなければならぬ。又獸類に就ては鐵道營業法第十二條に依り託送の際價額を明告しないとき又は明告するも増賃金

の支拂に應じないときは鐵道運輸規程第八十條の限度以上に損害賠償の責任がないのである。故に荷主が價額の明告をしなければ其の儘でよいが、價額を明告し増賃金支拂の請求に應じないときは貴重品の場合と同様相當欄に「否」と記入捺印せしめなければならない。因に荷送人が託送貨物の價額を明告する場合は、發地の價額に依らしむるのである。

八、荷送人が貸切扱貨物及級外品第四種鐵道車輛の秤量を委託する場合は記事欄に「秤量委託」と記入せしめ、尙ほ自驛以外に於て秤量すべきものであるときは其の驛名を記入すること

九、火藥類の包装を除きたる數量は記事欄に火藥に在りては「中味……斤」、銃用實包、銃用空包又は銃用實包、銃用空包に要する雷管若は雷管付藥莖に在りては「中味……箇」と記入せしむること

一〇、外國貨物の表示及運送免狀の番號は記事欄に記入せしむること。

茲に外國貨物とは輸出手續完了のもの又は輸入手續未了のものを謂ふので、輸出貨物又は輸入貨物は總て國境通過の際通關の手續を爲さなければならないのであるが、國境に於て通關手續を爲すは甚だ不便であるから、發驛若は著驛に稅關の出張所ある場合は其處で輸出入手續を爲すことが出来る様になつてゐる。而して此の外國貨物を受託する際には外國貨物たることを表示し且つ運送免狀の番號を記事欄に記入せしめなければならない。

一一、貨物に濡損其の他の異狀あることを認めたるときは、記事欄に其の現狀を記入捺印せしむること

商法第三三七條の規定に依り貨物に滅失、毀損其の他の損害ありたる場合、鐵道に於て貨物の受取、運送其の他に注意を怠らなかつたことを立證しなければ損害賠償の責を免ることが出来ないのであるから、貨物に異狀あるを認めたる場合に、運送狀面に之が記載を洩すときは時として鐵道は自己の關知しない損害を負擔しなければならないことがある。從て此の如き貨物を受託するときは、其の證據書類たるべき運送狀に其の現狀を記入捺印せしめ、後日貨物に就き紛争の生じたる場合の證據たらしむるのである。

一二、賃率特定戻貨物は「特割」と、割戻以外の運賃特定貨物であつて出貨責任數量の定あるものは「特定」と何れも記事欄に記入せしむること。之は運賃檢算、徵收、拂戻等の必要に依るのである。

一三、運送に就き特約を爲したる場合は、特約條件欄に特約條件又は其の略號を記入捺印せしむること。

一四、専用線に發著する場合は、發驛欄又は著驛欄に其の接續驛名又は専用線所管驛名を記入するの外専用線名を附記せしむること。

一五、荷送人名及荷受人名は貨物引換證又は船荷證券を發行する場合を除き、鐵道にて指定せる指定運送取扱人に限り鐵道が作業上必要ありと認めて承認したる記號で表示せしむることが出来る。

一六、集貨を爲すべき貨物であつて集貨先が住所又は營業所と異なるときは、其の集貨先は之を記事欄

に記入せしむること。

一七、列車又は連絡船の指定を爲す場合には、扱種別欄に「、指定」と記入せしめ、記事欄に列車番號又は連絡船便名を記入すること。

一八、貨主に於て記入すべき相當欄であつて不用の箇所は抹線を劃せしむること。

一九、太線にて區劃せる部分は驛係員に於て左の各號に依り記入すること。

1 引受月日と申込月日と同一なるときは引受月日の記入を省略するも差支ない。

2 附帶料金であつて相當欄の設けなきものは空白欄に相當名稱を附し、尙ほ記入し得ない場合は料金の下に記入し、左側に其の料金名稱を附記すること。

3 特種扱に在りては扱種別の相當箇所に「小口」又は「貸切」と記入すること。

4 發送日指定貨物に對し運送引受の日と異なる日に貨物通知書を發行したる場合は、記事欄に「發送日指定」と記入の上通知書發行月日を記入すること。

5 小口扱貨物を取纏め貸切扱として託送したる貨物に對しては記事欄に「小口混載」と記入すること。

一九、無賃扱貨物に在りては特約條件欄に其の事由を記入せしめ且つ運賃、料金支拂方法欄に「無」と記入せしむること。

貨物託送の
際提出すべ
き書類

二〇、船荷證券を發行したる場合は記事欄に汽船名及發行通數を記入し置くこと。

二一、その他運賃、料金計算上必要な事項は記事欄又は空白欄に記入し置くこと。

左記に掲ぐる貨物の運送を申込まれたる際は下記の書類を提出せしむる。尤も死亡證書原本及火藥類運

搬許可證は其の運送引受後之を荷送人に還付するのである(貨物細則第八條)。

割引證票

一、運送割引貨物であつて割引證の提出を要するもの 後拂證票

二、運送及料金を後拂と爲すべき貨物であつて後拂證票の提出を要するもの

三、火藥類であつて銃砲火藥類取締法施行規則第二十八條の倉庫に貯藏することを得べき數量を越ゆるもの 火藥類運搬許可證

四、死 體

死亡證書(死亡に關する診斷書又は檢案書)及其の寫

第二節 發送 監 査

監査事項

鐵道は運送の爲め引渡を受けたる貨物を、荷送人より受取りたる時の状態と同じ状態で荷受人に引渡すべき義務がある。而して萬一貨物引渡の際毀損、減量其の他の異狀ありたる場合は、商法第三三七條の

規定に依り注意を怠らなかつたことを立證し得ない限り、鐵道は其の損害賠償の責を免るゝことは出來ないのである。故に鐵道は荷送人より貨物を受取つたときは之を運送狀の記載事項と對照審査して其の相違なきことを確め、尙ほ荷造の状態、現品に異狀の有無等を精細に調査し、運送上又は引渡上に支障の生ずるが如きことなきやう充分監査しなければならぬ。今運送の申込があつた貨物に對し監査すべき事項を擧ぐれば左の如くである(貨物細則第一〇條)。

一、運送が法令其他鐵道運送の規定に違反し又は公の秩序若は善良の風俗に反することがないか否か

二、貨物が運送取扱の範圍に屬するものであるか否か

三、貨物が運送に適するか否か

四、貨物に毀損、濡損等の異狀がないか否か

五、貨物が荷送人の申告又は運送狀の記載と相違して居らぬか否か

六、貨物の荷造、容器、荷札等が完全であるか否か

七、運送狀又は其の添附の書類に不備の點がないか否か

八、集貨を爲すべきもの又は配達を爲すべきものに在りては、貨物が取扱制限内のものであるか否か、又集貨先、配達先が集貨、配達區域内であるか否か

運送が鐵道營業法第六條の事項即ち本章第一節「貨物受託の義務」の項に於て列記したる事項を具備しない場合は之を拒絶するのである。

監査の際荷送人の申告又は運送狀に記載したる貨物の品名、性質等に就き疑のある場合は、荷送人と立合の上荷造を開き内容を點檢しなければならぬ。而して内容檢査の結果荷送人の申告又は運送狀記載のものと相違して居ないときは、鐵道は荷造を原狀に恢復するは勿論點檢に要したる費用を負擔し且つ之が爲めに生じたる損害に就き賠償の責を負ふのである(鐵道營業法第一〇條(貨物細則第一一條))。

鐵道營業法が鐵道に内容檢査の權利を與へたのは全く公益保護の必要に基くものであつて、單なる鐵道の利益保護の爲めのみではない。従て之が結果に對する責務を定め荷送人の利益をも保護せられたのである。故に内容檢査の結果鐵道に於て多大の損害を負擔しなければならぬことがあるから、的確に相違ありと認められた場合の外は之を爲すことを避けなければならない。

因に以上は貨物受託の際に於てのことであるが、運送の途中又は到着驛に於ても此の點檢を爲すことが出來るか否かと言ふことは可成議論のある問題である。鐵道營業法及國有鐵道貨物運送取扱細則の明文に依れば荷送人の立會を要するものであるから、途中驛又は到着驛に於ては點檢を爲すことが出來ないやうに思はれる。然しそれは單に荷送人の立會を要すると言ふのみで、別に託送の際に限るとか又は發送驛に

限ると言ふ制限は設けられてゐない以上運送の途中若は引渡の際に於ても内容に就き疑を生じたる場合にも亦點檢を爲し得べきものと解するのが穩當と考へる。尤も運送の途中に於ては荷送人の立會を求むることとは殆んど不可能で、而も之に依り運送の遅延を招致することゝなるから、火藥類の如き危険品であるとか又は法令に違反する運送であるとか言ふ疑を生じたる場合の外、成るべく到着驛に引繼いでから點檢を爲さしむべきである。而して到着驛に於ては其の引繼を受けたるものなると又は自驛に於て疑を生じたるものなるとを問はず、荷受人をして荷送人に代り立會はしめ内容を檢査することが此の場合適當な處置と考へる。蓋し商法第三四三條に依れば契約上に於ける荷送人の權利は、運送品が到達地に達し之が引渡を請求すると同時に荷受人に移るのであるから、義務も荷受人に移るか否かに付ては相當疑義もあるが規定の精神から考へて此の場合立會はしむるも差支なきものと解せられるからである。

荷造及容器

荷造の良否は運送の安全を期する上に於て重大なる關係を有し、運送中に生ずる滅失、毀損等の事故は荷造の不完全に歸することが多い。故に貨物の荷造及容器は法令の規定（火藥類、壓縮瓦斯及液化瓦斯、死體、貴重品、猛獸等に就ての特別規定）に依るの外貨物の性質、形狀、重量及運送距離、積換回數等に應じ取扱に適するやう完全ならしめなければならぬ。而して若し荷造が不完全であると認めたる場合には之が改装を荷送人に要求し、荷送人が其の要求に應じないときは、其の運送を拒絶することが出来るのである（鐵道營業法第六條）。今貨物の荷造及容器の標準として特に定められてあるものを擧ぐれば左の

如くである。

- 一、火藥類は火藥類鐵道運送規程第四條に於て規定せられたる容器に入れ、其の外部に火藥、爆藥、火工品等其の種類を表示し、且つ轉輾せしめてはならないものには其の旨を表示せしむる。
火藥類、危険品の如きものゝ荷造は其の貨物自體の中味を保護する爲めのみではなく、他の運送貨物の安全を期する上にも特に完全を要するものであつて、荷造不完全の爲め不測の事故を起し、荷主、公衆及鐵道に於て大なる損害を受けたる事例も多いから荷造不良のものは絶対に運送引受を爲さぬやう特に注意しなければならない。
- 二、級外品第二種危険品中玩具用普通火工品其他に就ては左の標準に依らしめ、之に依らないものは其の運送を拒絶する（貨物規則）（第一五條）。
 - 1 玩具用普通火工品及玩弄用煙火
 - イ 内装は紙又は纖維布の袋若は箱とし、更に大形の紙又は纖維布の袋入若くは箱入とすること
 - ロ 外装は木箱（厚さ四分以上の板を使用し且つ内部に釘の露出しない容積二立方尺以下のもの）あつて箱板の縫合目及間隙に内外より紙張を爲したるものとし、「キ」字形に繩掛すること
 - ハ 外装見易い箇所に「玩具用普通火工品」又は「玩弄用煙火」と朱記すること
 - 2 壓縮瓦斯及液化瓦斯であつて攝氏三十五度に於て二氣壓以上の壓力を有するもの（ピンチ瓦斯及

石炭瓦斯であつてタンク車にて運送するものを除く)

イ 壓縮瓦斯及液化瓦斯取締法施行令第二十五條第二項の場合を除き同施行令第十七條及第十八條の容器を使用すること

ロ 内容積五リットル以上の容器であつて瓦斯開閉装置の突出せるものは、其の開閉装置の箇所を防護する爲め常に帽蓋を螺著せしむること

ハ 容器は堅牢なる木製の枠又は箱入とするか若はボンブ罐の帽蓋の周圍に外徑は罐の胴丸、内徑は帽蓋の外徑、高さは帽蓋の高さに何れも等しき木又は柔軟物製の環狀物を挿入して帽蓋を完全に圍繞し、尙ほ之を徑三分以上の麻繩にて作つた網袋(目の大さ三平方寸以下のもの)又は籐製の籠に入れ其の口を緊縛すること

ニ 外装見易き箇所に瓦斯名を朱記すること

3 硫化炭素(二硫化炭素)

イ 容器は磁器製の甕又は堅牢なる玻璃製小罎(ビール罎大を限度とする)若は厚さパーミンガム・ワイヤゲージ三十番(〇・一〇二分)以上の鐵板又は葉鐵にて製したる五ガロン入以下の新容器であつて、毫も中味、臭氣等の漏洩の虞ないもの若は鐵道の承諾を得たる鐵製容器を使用すること

ロ 磁器製甕を用ふる場合の荷造は、甕に栓を施し之を嚴重に密封したる上甕の外部を籐にて編み又

は藁繩の類で捲き、破壊の虞なからしむるやう一箇宛堅固なる木箱(板の厚さ四分以上)に容るゝこと

ハ 玻璃製小罎を用ふる場合の荷造は、罎に嚴重にキルク栓を施し且つ鐵線で之を緊縛して破壊する虞のないやう堅固なる木箱(板の厚さ四分以上)入とし、罎と罎との間に石炭殻の粉末、粘土、鋸屑、靱殻の類を填充し、一箇の重量を五十斤以内とすること

ニ 鐵板又は葉鐵で製したる容器を用ふる場合の荷造は、容器の口を嚴重に密封して其の二箇以下を箱詰と爲し、小口扱に在りては二通り以上二條繩掛を爲すこと

4 發煙硝酸

イ 容器は硝子罎とし共栓を施し、石膏封蠟又は粘土にて嚴封すること

ロ 外装は堅固なる木箱とし、罎と罎との間隙に不燃性物質(白墨粉、滑石粉、石炭殻篩粉、粘土、土砂又は木灰)を填充すること

以上に掲ぐるものゝ外級外品に屬する貨物は、其の荷造不完全のものゝ運送を引受けない。本來鐵道は旅客、貨物を運送するに當り生命財産の安全を保護する責務があるから、危険品に就ては荷造上充分の保證を得ない以上は、公安の爲め受託すべき限りでないことは當然である、依つて危険品の荷造を受託の條件としたのである。

三、硫化銅鑛の燒鑛及硫化鐵鑛の燒鑛は濕氣を帯ぶるときは貨車の金屬部を腐蝕せしむるから之を乾燥せしめ且つ俵入又は吸入としなければならぬ。然し鐵道局長が貨車の防護方法を特に指定したる場合は之に依らなくとも差支ない(貨物規則第十五條第二項、貨物規則第十二條)。

四、死體は堅固なる棺槨に納めて臭氣、汚汁等の洩出しないやう密塞しなければならぬ(運輸規則第五八條)。

五、貴重品は嚴重に包装して封印しなければならぬ(運輸規則第六七條)。

六、猛獸は逸走其他危害防止の爲め充分なる羈絆を施さなければならぬ(運輸規則第七六條)。

荷札

荷札は運送中其一口の貨物と他の貨物とを識別する爲め、又貨物通知書と現品とが分離した場合該貨物の行先等を確認する爲め甚だ重要なものであるから、貨物受託の際は之が附著しあることを確認し、尙ほ運送上紛らしいもの、附著してあるときは之を取除かしめ、又紛らしい外装記装の文字は之を抹消せしめなければならぬ。尤も荷送人の添附する無封の添状及送状は現品に添附してあるも差支ない(貨物規則第一五條)。

因に添状とは俗に手板と稱し荷物の荷捌に關し、發送店より著運送店に宛てたる書面を謂ふのである。次に荷送人に於て附著する荷札の附著方其他に就ては左の如く定められて居る。

小口扱貨物、特別小口扱貨物及級外品第一種火藥類中乙又は丙に屬する貨物並運送の途中に於て積換を要する貸切扱貨物には、荷送人に於て左の事項を記載したる荷札を每箇兩端に附けなければならぬ。尤も荷札を附著し難い鐵管、鐵板等の貨物に對しては、荷札を附ける代りに白ペンキの類で見易い箇所に所

定事項を記入せしむるも差支ない(貨物規則第一六條)

一、發着驛名(他に紛れ易い驛名のあるとき又は他の鐵道若は航路の驛所著の場合は其の線名を附記すること)

二、荷送人及荷受人の氏名又は商號及住所若は營業所

三、品名及箇數

イ 一口一品の場合は其の貨物の品名及二箇以上のときは何箇口と記載すること

ロ 一口二品以上の場合には「品名(貨物運送狀面初筆の品名又貨物運送狀の提出を要しないものは主なる貨物の品名)外」と、又其の二箇以上のときは「何箇口の内」と記載し、尙ほ其の荷札を附すべき貨物の品名及其の同種のもの、箇數を附記すること。例之は木炭五箇米五箇を一口とする場合木炭に附する荷札の品名及箇數の記載方は「木炭外十箇口の内木炭五箇」とするのである。

四、小口扱貨物であつて配達を爲すべきものに對しては「配達」と、又特別小口扱貨物であつて驛引渡を希望するものに對しては「驛留」と何れも著驛名の下に表示すること

小口扱貨物は驛留を原則とし、又特別小口扱の驛留は配達附を原則とする趣意の例外であつて、而も特別小口扱貨物に對しては原則として運送狀の提出を要さないものであるから、何れも其の旨を荷札に明記せしむるのである。

此の荷札は鮮魚、介蝦類の如き濕潤性の貨物には木札又は濕氣に堪ゆる經木荷札の類、其の他の貨物に