

もしくは引渡しをしなければならぬし (6) また運送品が到達地に到達したときは、荷受人その他の正当権利者に引渡す義務がある (7) またそれらの義務を完全に履行しないときは、損害賠償責任も負うことになるのである。しかしこの反面、運送人または船舶所有者、船舶賃借人等は、運送のための必要事項およびそれに対する報酬を得るために (1) 荷送人に運送状の提出を求め (2) 運賃その他の費用を請求することができ (3) もし運賃その他の費用を収受することができないときは、運送品について留置権および先取特権があり (商法第 589 条、民法第 311 条) (4) 必要に応じては運送品を供託しまたは競売することができる (商法第 585 条)。また鉄道運送の場合においてはさらに (5) 運送品の種類および性質の明告を求めることができ、もしその明告に疑いがある場合は、荷送人の立会いのもとにその点検をすることもでき (鉄道営業法第 10 条) (6) 運送品を引渡すことができないときは運送品を寄託し (同法第 13 条の 3) (7) 荷受人および荷送人を確認することができないときは、所定の手続きによって運送品の所有権を取得する権利を有している (同法第 13 条の 2)。

5 成立、変更および解除

運送契約は当事者の意思表示の合致によって成立するものであるが、その合致がいついかなる方法でなされるかが問題である。旅客運送は通常、乗車券の発売、運送開始の場合の改札 (かいきょう)、乗車等によって実施されているのであって、乗車券発売時に契約が成立する説と、改札をする際に契約が成立する説と、乗車の際との説があり、また物品運送の場合においても個々の運送形態によって種々に考えられるが、事実問題によって個々に判定されるべきものと考えられる。

一度成立した契約は、一方的には変更できないのが原則であるが法令・約款その他契約の内容によっては一方的に契約の内容を変更することができる。物品運送契約の場合においては商法第 582 条において、荷送人または貨物引換証の所持人が運送の中止、運送品の返還その他の処分権を有しているから、そのような処分をした場合には当然契約は変更される。また鉄道における旅客運送契約の場合においても、鉄道運輸規程および鉄道の定める約款によって旅客が乗車等級を変更し、乗越、方向変更および経路変更をなし得ることになっているのが常態である。

運送契約も一般契約の原則にしたがって解除できる (民法第 540 条以下) ほかに鉄道運送においては、鉄道営業法第 17 条によって天災事変その他やむを得ない事由により運送に着手し、または運送を継続することができなくなったときは、旅客または荷送人は契約を解除することができることとなっている。

→運送。(小林倉雄)

うんそうげんか 運送原価 (英) transportation cost (独) Selbstkosten der Beförderung (仏) coût de transport

一般に原価 (cost, Selbstkosten, coût) とは、企業経営において給付、すなわちその経営の目的とする生産物をつくり出すために消費された労働および諸財貨の原価計算上評価された価値を指称している。しかし原価概念の主たる標識は (1) 一定の給付を対象とし、それをつくり出すために消費された経済価値であること (2) その経済価値が、貨幣価値によって評価されたものであること、の 2 つである。これらの点において原価概念は一定期間を対象として、その期間中に消費された経済価値の金銭的評価額たる損益計算上の費用概念と区別されると同時に、一定の給付を対象とし、それをつくり出すために消費された経済価値を物量的に表示する原単位概念と区別されるのであ

る。

運送原価とは上述の一般原価概念にもとづく原価の対象物を、運輸企業の給付たる運送用役に限定した特種の原価概念である。したがって原価概念上における運送原価の特色は、もっぱら原価の客体となる運送用役の給付としての特殊性にもとづくのである。運送用役の原価計算上における給付としての主たる特長はつぎの 3 点である。

1 運送用役は一種の利用価値、いわゆるサービスであること。

2 運送用役は人または財貨を特定の地点から他の特定の地点まで移動させることを内容とするサービスであること。

3 運送用役の量は輸送される旅客の人員または貨物のトン数と、それらが輸送される距離との二元的要素によって測定されるべきものであること。

運送原価は上記の諸特性を有する給付を客体とする原価であるから、おのずからつぎのような特色を有するものとなる。

1 運送原価は運送用役という一種のサービスを客体とする原価であるが、この場合に運送用役の意義いかににより運送原価は 2 様に理解することができる。この点はサービス原価に関する一般的な問題である。

すなわちその 1 つは運送用役を旅客および貨物を輸送し得る能力と解する考え方である。鉄道についていえば客車の座席キロ、貨車の積載可能トン・キロ等がそれに当るのである。他の 1 つは運送用役を旅客および貨物の実際に輸送された結果と解する考え方である。旅客キロおよび貨物トン・キロ等がその測定の単位となる。運送用役に対する上記 2 様の解釈は、別の表現をもってすれば運送原価の客体として、運送用役の生産高とその販売高のいずれを選ぶべきであるかということである。

製造工業などのように有体物を生産する経営にあっては、このような疑問は起り得ない。もちろん製造過程について製造原価を計算し、それに一般管理費および販売費を加えた総原価の計算はあるが、両者の区別は給付の段階を異にするものである。

しかしサービス業の区別には、生産物たるものは生産と同時に利用されるのでなければ経済的給付としての価値をもたらさない。運送用役もその 1 つである。旅客列車を運転してもそれに旅客が乗らなければ、運送用役としての効果はあげられない。しかし原価計算の原理にしたがえば、原価とは給付に転化した経済価値をいうのであるが、運輸企業において消費される経済価値は輸送能力に転化されるのであって、その利用結果たる旅客および貨物の輸送に対しては間接的に転化するに過ぎない。したがって原価計算上運送原価の客体について疑問を生ずるのである。

上記の疑問を解決するためにテックレンブルグは運送用役の輸送能力としての面を経営給付 (betriebliche Leistungen) と呼び、それを客体とする運送原価を経営原価 (Betriebskosten) とし、輸送能力の実際に利用された結果を有効運輸給付 (Verkehrsnutzleistung) と呼び、それを客体とする原価を生産原価 (Selbstkosten) と称している。しかし鉄道を生産原価は、原価の客体とされる有効運輸給付をなしとげるために、どれだけ経営給付を必要としたかによって確定するものであるとしている。

2 一般の原価概念によれば、原価とは企業経営の生産過程における消費経済価値を、生産物の一定単位につき算定したものであるとされ、原則的には販売 (流通過程) に要した費用は原価計算の対象とはされていない。もっとも第 2 次世界大戦以後、原価計算の性格に若干の変化が生じ、前述の製造原価に販売費