

必要ある場合は、営業倉庫や寄託物の取扱等も行う。(加藤誠次郎)

かもつきほんちんりつ 貨物基本賃率 貨物運賃算定のための基礎的要素の1つである貨物賃率の基本率をいう。貨物基本賃率は貨物運送に要する単位当り原価に対応するもので、通例発着駅における場所的原価 (terminal cost) に相当する発着手数料と、発駅から着駅までの距離の費用 (haulage cost) に相当する区間賃率とから構成される。発着手数料は運送の距離に関係なく発生する費用に相当するものであるから、その基本率は一定であるのに反し、区間賃率は運送の距離によって異なるのであるから、その基本率は距離に応じて変化するのが通例である。

わが国鉄の現行貨物基本賃率も、発着手数料と区間賃率とから構成されており、発着手数料は宅扱および小口扱にあっては100kg、車扱にあっては1tを単位とし、区間賃率は宅扱および小口扱にあっては100kg・1km当りの、車扱にあっては1t・1km当りの単位により、かつ運送距離の延長するにしたがい絶対額の小さい賃率が設けられ、宅扱および小口扱にあってはそれぞれ3地帯、車扱にあっては5地帯となっている。

現行 (昭和32・4) 貨物扱別基本賃率を示すつぎのとおりである。

区 間 賃 率	扱 別 発着手数料	宅扱・小口扱(普通)	車 扱 (7級)
	kmまで	95 円 (100kgにつき)	81 円 (1tにつき)
宅扱、小口扱 (100kg ~ 1kmにつき)	100	92 銭	372 銭
	200		220
	400		218
車扱 (1t 1 kmにつき)	500	75	214
	501以上	57	208

(関根昇一)

かもつさいていうんちん 貨物最低運賃

1 制定の理由

貨物運送に要する費用中には発着駅間の輸送費のように運送距離の長短、貨物の数量の多寡に応じ増減する距離の費用と発着駅における受託事務、帳表の発行および整理、引渡および保管事務、貨車手配等運送距離および数量にほとんど関係なく要する場所的費用とがある。この場所的費用は運送費の半ばに達する場合があるので、貨物が余り少量でかつ近距離の場合は、たとえ運賃計算に最低重量制度を設けてもなお近距離のため運賃が非常に少額で運送実費を償い得ないのである。そこでこの点を考慮し貨物1口ごとに一定額の運賃を設け、これに満たないものはその額を収受することとしている。この運賃が最低運賃である。

2 金 額

国鉄における貨物1口の現行最低運賃は、とくに定める場合を除きつぎのように定められている (貨物運送規則第63条)。

- (1) 宅扱貨物 集貨するものは140円、駅託のものは110円
- (2) 小口扱貨物 80円
- (3) 車扱貨物

ア 貴重品で1級10割増の運賃を収受するもの 運賃計算トン数20t以上 14,000円、同14~19t 11,000円、同13t以下 8,500円

イ その他の貨物 運賃計算トン数20t以上 3,000円、同14~19t 2,500円、同13t以下 2,000円

自動車線のみを運送するもの、または連絡運輸で国鉄・社線各別に運賃を計算するものはア号およびイ号の半額、また貸切

列車で運送するものは1列車につき3級品100t分 (50,000円に満たないときは50,000円)。

3 適用方法

下記のものに対しては前記の最低運賃の適用がない。

- (1) 私有貨車に積載した貨物 (2) 甲種の鉄道車両 (3) 事業用貨物の一部 (4) その他とくに定めある場合。

最低運賃は運賃の割引または割増をするときは、割引または割増した結果に対して適用するのである。(関根昇一)

かもつしせん 貨物支線 貨物のみを大量に取扱う汐留・梅田のような貨物専用駅、あるいは貨物集散が限定される臨港地帯・炭坑・市場等の貨物駅に至る線路で、一般の鉄道線路から分岐して入っている場合がある。この線路をとくに貨物支線という。代表的なものに品川・東京市場間、吹田操車場・梅田間、今宮・大阪港間、東灘・湊川間および北九州の炭坑線等がある。(村田蔵人)

かもつじどうしゃうんそうじぎょう 貨物自動車運送事業 (英) freight motor carrier business 他人の需要に応じ自動車を使用して有償で貨物を運送する事業をい一般にはトラック事業という。(1) 他人の需要に応ずること (2) 自動車を使用すること (3) 有償であることの3つがこの事業の要件である。

他人の需要に応ずるとは運送の申込に対してなされる運送のことであり、したがって協同組合が組合員のもとに定めて運送する場合もこれに該当する。自動車を使用するとは自動車を常時自己の管理下において使用することであり、したがって荷主と運送業者との間にあって運送のあっ旋をする取扱業者は、荷主との間に運送契約を結んだとしても自動車をその管理下においていないので、自動車を使用することにはならない。

トラック事業には種々の形態がある。道路運送法 (昭和26年法律第183号) はこれらの形態を、広く一般の需要に応ずるものと、特定の荷主の需要にのみ応ずるものとに大別し、前者については一般路線貨物自動車運送事業、一般区域貨物自動車運送事業および一般小型貨物自動車運送事業の3種類に分けている。

1 一般路線貨物自動車運送事業

この事業は路線を定めて定期に運行する自動車により、積合貨物を運送する事業である。幹線道路を疾駆する大型トラックに「東京―静岡―浜松―名古屋」のような運行区間を表示してあるのをよく見受けるが、これが一般路線トラック事業者の使用するトラックである。路線を定めること、定期にトラックを運行させること、積合貨物の運送を対象とすることの3つがこの事業の要件である。路線とは常時トラックを運行する区間のことで「〇〇市から××町まで、途中△△町経由」のような表示方法をとることになっている。路線外にトラックを運行して路線外において貨物の積卸をすることは禁止されている。定期とはたとえば毎日運行、奇数日運行、毎週月・水・金曜日運行のようにあらかじめ運行日を決めることをいう。このほか運行回数が事業計画の内容になっていて定期と裏腹の関係にあり、毎日1往復または毎日3往復のように決めることになっている。積合貨物とは、いわゆる小口貨物といわれるもので、トラックの積載能力からみて少量の貨物のことをいう。しかし積合かどうかは契約によって決定することはもちろんである。たとえ少量の貨物であっても1車を貸し切って運送するときは、貸切運送契約の貨物となる。

この事業は多数の荷主の貨物を頻繁に運送し、運送区間も都市と都市とを結ぶ比較長距離となるものが多く、法律関係も