

回転させる方式のものとする。機械式のもの低い振動数、電磁式のもの高い振動数の場合に適している。(松井信夫)

そうこえいぎょうやくかん 倉庫営業約款 (英) conditions of deposit contract 倉庫業者によって、不特定多数の寄託者との倉庫寄託契約の内容たるべきものとして、あらかじめ定型的に定められている条款。ふつう倉庫営業規則という。倉庫業法では、約款たる倉庫営業規則が「いちじるしく公共の利便を阻害するものならざることを指示し、運輸大臣のきびしい監督を規定するとともに、営業規則に記載すべき条項を同法施行規則で定めている。倉庫業法施行規則に定められた基準にしたがって、日本倉庫協会は、標準倉庫営業規則を作成している。国鉄では、昭和7・4秋葉原駅構内に倉庫営業を開始し、ついで笹島駅(昭和8・10)、梅田駅(昭和10・4)、さらに第2次大戦末期青森(昭和19)に直営倉庫を開設したが、これら倉庫は昭和24・3直営を離れて日本運輸倉庫株式会社の運営となった。国鉄の現行倉庫営業規則には、昭和24・6日本国有鉄道公示第36号がある。(山本英一)

そうこしょうけん 倉庫証券 (英) warehouse warrant (米) warehouse receipt 倉庫寄託契約において、寄託者の請求によって倉庫業者が発行交付する法定要式(商法第599条)の有価証券。保管貨物を代表し、それを処分しうる効力をもつ。主要な機能は (1)保管貨物の売買を便ならしむること (2)保管貨物を担保とする金融を便ならしむることにある。倉庫証券の形式は、2枚証券制(複券主義)か1枚証券制(単券主義)かで異なり、前者では預証券と買入証券が発行され、後者では倉荷証券が発行される。わが国では、明治32年旧商法で2枚証券制がとられたが、明治44年の商法改正で両者併用制となった。倉庫業法によって、預証券および買入証券または倉荷証券の発行は許可制である。許可をうけた営業者・倉庫をそれぞれ発券倉庫業者・発券倉庫という。

参考文献 内池廉吉著 倉庫論(昭和6年)。(山本英一)

そうこせん 倉庫線 (英) warehouse line, warehouse siding (独) Lagerhausgleis 停車場、区、工場等の構内にある倉庫に対する積おろしに専用する側線をいい、簡易な積おろし場または荷役機械を設けることもある。(西田正之)

そうじうんそう 相次運送 (英) successive carriage 同一の運送品につき数人の運送人が相ついで運送をなす場合をいう。交通機関および通信機関の発達に伴う取引地域の拡大によって、一運送人が全区間の運送に従事することは事実上困難な場合が多くなり、この障害を克服するために、数人の運送人が相ついで運送を行うという協力形態が発生してきたのである。

相次運送という用語は商法第579条から出たものであるが、相次運送を広義に解すれば (1)数人の運送人が各自独立して各特定区間の運送を引受ける場合(部分運送) (2)一運送人が全区間の運送を引受け、その全部または一部について他の運送人を使用する場合(下請運送) (3)数人の運送人が共同して全区間の運送を引受(内部的には分担)ける場合(同一運送) (4)数人の運送人が順次に各区域につき共同して(通常は通し運送状によって)運送を引受ける場合(共同運送または連帯運送)の4つに分類される。商法第579条は、数人相ついで運送をなす場合においては、各運送人は運送品の滅失・き損または延着につき連帯して損害賠償の責に任ずるとしているが、前述した広義の相次運送の4形態のうち、部分運送の場合には各区域ごとに各独立の運送契約が成立するのであるから、各運送人はその引受けた区間の運送についてのみ責任を負うこととなり、下請運送の場合には、第2以下の運送人(下請運送人)は第1の運送人(元請

運送人)の元請運送契約上の義務の履行のための補助者に過ぎず、元請運送の荷送人とは直接の契約関係に立つことなく、下請運送人の過失については、元請運送人がその運送のために使用した者の過失としてその責に任ずるから、いずれも商法第579条のような連帯責任を負わせる合理的な根拠がなく、また同一運送の場合には、数人の運送人の連帯債務関係として解決されるゆえ(商法第511条)特別の規定を必要としない。したがって上述の規定は第4の共同運送の場合にのみ適用されると解すべきである(通説)。それゆえ相次運送を狭義に解すれば、商法第579条の適用を受ける共同運送の場合のみを指すことになる。

この共同運送とはいかなる場合を指すかについても説が分れている。これに関しては、最初の運送人が荷送人と契約を結ぶが、第2以下の運送人も運送人相互間に運送上の連絡関係が存するため、前の運送人から運送を引継ぐと、当然前の運送人の引受けた運送契約関係に加入し、彼もまた荷送人と直接の関係に立つこととなる特殊な形態であって、第2以下の運送人は荷送人のためにする意思をもって相ついで運送を引受けることが必要であるが、とくに荷送人との間には運送契約がなくともよいと広義に解する説もある。しかし商法第579条が同第577条を受けて、運送契約上の義務不履行による損害賠償責任を連帯とした規定であることからみて、つぎの諸要件をみとすことが必要ではないかと思われる。すなわち数人の運送人が場所的に連続して順次運送する場合であって、かつ (1)荷送人と各運送人との間に運送契約の存在すること(この場合第2以下の運送人と荷送人との間の運送契約は、第1の運送人が運送人相互間の契約によりあらかじめ代理権を与えられていて、自らの運送契約の締結と同時に第2以下の運送人の代理人として荷送人と契約を結ぶものと解せられる)、(2)各運送人は同一の荷送人に対し各独立した区間の運送を引受けるものであること、(3)各当事者の主観的要件として、各運送人は同一荷送人のため連続区間を分割し、その一部ずつの運送を引受ける意思、および運送人相互間においても各意思の連絡があることを要し、また荷送人も運送人に連続する各区間の運送を委託する意思を有すること、の3要件が必要であるといえる。一般に行われている連絡運輸はこの共同運送に該当するのであって、狭義における相次運送の適例である。また相次運送のことを一般に通し運送ともいうが、通し運送は共同運送のほかには下請運送・同一運送を含み、さらに相次運送が数人の運送人間にまたがる場合にかぎるのに対し、通し運送は同一経営主体すなわち同一運送人の下であって、異種運送機関にまたがり運送される場合をも包含するのであって(鉄道営業法第18条の2・18条の4・鉄道船舶通し運送規則の別表)、相次運送よりも広義の概念である。

前述のように共同運送の場合にはその効果として、各運送人は運送品の滅失・き損・延着による損害に対して連帯して損害賠償の責に任ずる。これは荷送人の側からは、いずれの運送人の過失によって損害が生じたかを立証することはほとんど不可能だからである。もっとも商法第579条は任意規定であるから、約款等で各運送人が各自の運送区間を明らかにし、かつその区間において生ずる損害についてのみ責を負うと定めると、それによることとなるのである。共同運送人の連帯責任に関する上記の規定は、海上運送の場合にも準用されている(商法第766条)。また海陸にまたがる共同運送の場合にも、この法則を類推適用すべきものと考えられる(通説。ただし判例は反対)。他に相次運送に関しては、運送が地理的に進展する関係であることにかんがみ、運送人の権利の代位行使等について規定が置かれている(商法第589・563条)。