

なお旅客運送にも相次運送はあるが、この場合についてはその性質上特別の規定は設けられていない。――通し運送。連絡運輸規則。相次運送取扱人。

参考文献 喜安健次郎著 運送営業。石井照久著 改訂商法商行為法。海商法。(菱谷昭男)

そうじうんそうとりあつかいにん 相次運送取扱人 交通機関が発達してくると、1人の運送人が全区間の運送を行うという事は不可能なことになる。この結果数人の運送人が相ついでに運送をなす相次運送が必要となる。このような現象は運送の面のみならず物品運送の取次部面にもみることが出来る。すなわち、中継運送を必要とする貨物について、数人の運送取扱人が相ついでに運送の取次をなす現象がこれである。商法は数人相ついでに運送の取次をなす場合においては、後者は前者にかわってその権利を行使する義務を負う(商法第563条)と定め、この現象を規律している。この場合の数人の運送取扱人を相次運送取扱人という。

同一貨物の運送について数人の運送取扱人が参加する場合については、種々な形態がある。(1) 最初の運送取扱人が荷送人から全区間の運送に関して運送の取次を引受け、他の運送取扱人を使用し、自己の引受けた運送の取次を実行する場合で、荷送人と最初の運送取扱人との間のみ運送取扱契約が成立し、他の運送取扱人と荷送人との間には何らの法律上の関係のない形態。(2) 荷送人が中継を要する運送区間ごとに運送取扱人を利用する場合で、荷送人と各運送取扱人との間に運送取扱契約が成立し、運送取扱人相互の間には何らの契約関係もない形態。(3) 最初の運送取扱人が荷送人と運送取扱契約を結ぶほか、他の運送取扱人を選任し、これと運送の取次契約をなすことをも引受ける場合で、運送取扱上の法律関係を生ずる形態。この最後の形態が商法第563条の相次運送取扱であるといわれている。相次運送取扱の場合において、最初の運送取扱人以外の他の運送取扱人を中間運送取扱人という。

相次運送取扱の場合には、後の運送取扱人は前の運送取扱人にかわってその権利を行使する義務がある(商法第563条第1項)。たとえば甲、乙、丙3名の運送取扱人が順次に運送の取扱をなす場合において、乙は甲にかわって甲の権利を、丙は乙にかわって乙の権利を行使しなければならないのである。権利とは運送の取次を実行したことに対する報酬請求権、運送に関し運送取扱人が立替えた金銭たとえば鉄道運賃、荷造費等の返還請求権、その他運送取扱契約または法令の規定により運送取扱人が取得する権利をいう。なお前例において、乙が甲に対し、丙が甲または乙に対しその得べき報酬等の支払をしたときは、甲の報酬請求権は乙に、甲または乙の報酬請求権は丙に移転し、乙または丙はその権利を自己の権利として荷送人または荷受人に対し主張しうることになる。この移転は一方の権利が消滅し他方が新しい権利を取得するのではなく、一方の権利を他方が承継することになる。商法は以上の関係を、後者が前者に弁済したときは前者の権利を取得する(商法第563条第2項)と定めている。このような関係は運送人と運送取扱人との間にも生ずる。すなわち運送取扱人は自己の名前で運送人と運送契約を結ぶから、運送人に対して運賃その他の料金を支払わなければならない。したがって相次運送取扱人の1人が、他の相次運送取扱人が運送人に対して負担する運賃料金を支払ったときは、運送人の有する運賃料金の請求権は、支払をなした相次運送取扱人に移転する(商法第564条)。

なお相次運送取扱人に関する商法の規定は、いわゆる到着地運送取扱人が当該貨物の運送に参加して到着事務を取扱う場合

に、性質の許すかぎり準用するのが適当である。――運送取扱人。運送取扱契約。到着地運送取扱人。

参考文献 小町谷操三著 運送取扱業の法的考察(1951)。(広川 潔)

そうしはいにん 総支配人 国鉄本社に所属し総裁の命をうけて所要地に駐在して、担当地方機関の行う業務の統制および監査を行った機関(昭和27・8機構改正に際して設けられた)。32・1 廃止され、地方機関としての支社がこれに代った。

総支配人は6名で、駐在地によりそれぞれ北海道総支配人(札幌駐在)、東北総支配人(仙台駐在)、関東総支配人(東京駐在)、中部総支配人(名古屋駐在)、関西総支配人(大阪駐在)、西部総支配人(門司駐在)と呼んでいた。各総支配人の下には若干名の副支配人が配置され、総支配人の行う職務を補助していた。(加藤誠次郎)

そうじゃかいすう 操車回数 平面入換の作業は突放、連結、引上および押込の4つの作業の組合せである。入換機関車が、入換作業を行う際に起動する目的は、この4つ以外にはありえない。突放回数、連結回数、引上回数および押込回数の和を操車回数という。したがって操車回数は、入換機関車の起動回数の和であるともいえる。同一構内においては入換に要する所要時分は、操車回数にだいたいの比例するから、入換作業の能率を向上するには、操車回数の減少を考えることを第一義とすべきである。また貨車集結方がはなはだ複雑であったり、設備が不完全であったりすれば、入換作業は繁雑になるから、1車当たり平均操車回数は大きくなる。なお突放作業にくらべて他の3つの作業は3~5倍の所要時分を必要とする。(内田富彦)

そうじゃがかり 操車掛 駅におかれる職で、運車掛の指揮をうけて列車の組成、列車または車両の入換作業に従事するものである。作業遂行にあたっては、転轍(てんでつ)手、連結手、等を指導して、作業を安全確実に行うようにしなければならない。

操車掛は職員養成所の信号操車科を修了した者、または操車掛採用試験に合格したものから採用する。(加藤誠次郎)

そうじゃじょう 操車場 (英) yard

1 意義・沿革および現在の操車場

列車の組成または車両の入換をするために設けられた場所。停車場の一種であり、ヤードともいう。

日本国有鉄道建設規程は停車場を駅、操車場、信号場とに分け、操車場とは「専ら列車の組成または車両の入換をするために設けられた場所」であるとし、また日本国有鉄道組織規程にも「現業機関の名称・位置・担当業務等に関する規程は操車場の担当業務を「列車の運転・組成および車両の入換に関すること」と定めている。

現業機関としての操車場は旅客または貨物の取扱をしないことで駅と異なり、また列車の組成および入換を主として行うことで信号場と区別される。現業機関としての操車場は客貨の取扱をしないので、信号場と同じく営業キロ程は設定されず、その設置・廃止についても公示されず、総裁達をもって部内に通達される。日本国有鉄道建設規程に定める操車場は物的施設としての場所をいうのであって、すべての操車場が現業機関として独立しているとは限っていない。駅は客貨の取扱量や、その線区における列車運転上の位置によっては、大小の別はあるとしても物的施設として操車場を包含している。すなわち日本国有鉄道組織規程に掲載されている新鶴見操車場ほか11操車場は、独立の現業機関である操車場であるとともに、一面国有鉄道建設規程および運転取扱心得に規定された、いわゆる停車場の一。