

イ 車扱賃率 1949年改正の貨物別車扱賃率は第8表のとおりであって、多くの貨物に対し1,500km以上の輸送には遠距離通増賃率がとられている点、ソ連の貨物賃率制度の大きな特長といえよう。

ウ 列車扱賃率 ソ連では集結列車扱と称し、1列車単位で発送する荷主に対し適用される一種の割引賃率で、500km以上の集結列車輸送に対しては、荷受人に対し5%の運賃割引を行い、荷送人には一定の集結輸送奨励金を出すことになっている。

以上の小口扱・車扱・列車扱賃率による運賃差を、綿織物1,000km輸送した場合の例についてみれば第9表のようになる。

第9表 車扱・列車扱・小口扱の運賃差

指 標	車 扱			列車扱	小 口 扱		
	11t車	10t車	9t車		1t	2t	5t
1t当運賃(ルーブル)	238.00	262.20	291.33	226.10	453.00	429.00	357.40
車扱11t車に対する賃率比	100.00	110.0	122.4	95.0	190.0	180.0	150.0

エ 付帯作業料金 鉄道が輸送作業の遂行と関連して実施する追加的諸作業のために、荷主から徴収する各種料金であるが、現行制度では、つぎのようなものがある。

(ア) 積卸作業料金 (イ) 貨物検量料金 (ウ) 荷主の依頼による貨物重量および貨物状態検査料金 (エ) 鉄道所属機関車による貨車引渡回送料 (オ) 輸送用特殊設備使用料金 (カ) 代金引換発送料金 (キ) 貨物の近着(着駅に近づいたこと)および到着通知料金 (ク) 貨物価格公示料金

6 経 理

(1) 鉄道財政と国家財政 国有国营の経営形態をとっているソ連においても、国家財政と鉄道財政との関係は一応完全な独立採算の形をとっており、管理費および建設費を除く営業収支に関する限り、鉄道全体として収支適合の原則が堅持されている。そして自己蓄積資金をもってもなお不足する固定資本拡充費(新規建設事業費)は、国家財政から支出され、また交通省の中央官庁経費、熟練労働者養成費、科学研究費等も国家財政でまかなわれることになっている。なお、ソ連鉄道の1957年度予算はつぎのとおりであった。

営業収入	1,106億,080万ルーブル
営業支出	1,022億,680万ルーブル
国家予算からの受取額	88億,920万ルーブル
国家予算への納入額	169億,300万ルーブル

(2) 独立採算制 ソ連の国有企業の財政管理方式であって、国有企業の一環として鉄道でもこの財務管理方式がとられている。鉄道では各鉄道管理局が独立採算の基本単位となっていて、それぞれ一定の固定資本と流動資本が与えられ、独自の収支バランスと銀行決済口座をもち、自らの営業収入をもって自らの営業経費を補填(ほてん)するという原則の上に経営されている。そして計画利潤の一部(4%)および計画超過利潤の50%が企業長基金として局従業員の報償、ならびに福利厚生関係に振向けられることになっている。もっとも計画収入が計画経費を下まわる場合には、本省から補給金が出されるが、この場合は計画経費を節約した部分が企業長基金となる。

またソ連では下部経営単位に対しても独立採算制がとられているが、この一例として機関庫のそれを見ると、機関庫収入とは、機関庫の作業実績に応じて、1牽引機関庫km当り、および1入換機関庫時当り一定の計算率によって、局機関庫課から受取る作業収入であり、この収入をもって機関庫の運転費・修

繕費を自らまかなうたてまえとなっている。もっとも以上の収入は現金決済として行われることはなく、各機関庫の銀行口座に振替記入され、機関庫はこの中から燃料費・資材費・賃金等を支出する。ただこの場合燃料・資材等は鉄道局管下の同じ独立採算単位である鉄道材料供給部から計画量に応じて供給され、これに対しては銀行決済を行うことになっているので、機関庫が直接取り現金としては、従業員に支払う賃金のみとなる。この場合も計画経費を節約して計画以上の収益をあげた場合、その50%が機関庫長基金として報償・福祉施設等に支出されることはいうまでもない。(八雲香俊)

そんがいじこ 損害事故 国鉄の業務の執行に関連して・土地・建物・工作物・機械・車両・自動車・船舶・動物その他のものに損害を生じた事故をいう。

損害事故について、国鉄が部外者に対し責を負うべき事由で損害を与えた場合は、その損害を賠償し、また部外者からその責を負うべき事由で損害を受けた場合は、その損害を求償する。その処理方については、[死傷および損害事故処理規程](昭25・4・1総裁達152)で詳細に定められている。——損害賠償(桂重臣)

そんがいばいしょう 損害賠償 ある者の被った損害を填補(てんぽ)し、その者が損害を受けなかった場合と同じ状態にすること。

損害賠償の方法としては、その損害を原状に回復する原状回復主義と、金銭で賠償する金銭賠償主義とがあるが、民法は後者を採用し、別段の意思表示のないときは、金銭で賠償額を定めることとしている(民法第417・722条第1項)。

損害賠償義務は、法律により特則が定められてある場合のほかは、違法行為すなわち債務不履行(民法第415条以下等)および不法行為(民法第709条以下)によって発生するものである。

債務不履行とは、債務者が債務の本旨に従った履行をしないことで、その不履行について債務者が故意または過失によるものでないことを証明しないかぎり、債務者は債権者がその不履行によって被った損害に対して賠償の責を免れることはできない(民法第415条)。

不法行為とは、故意または過失によって他人の権利を侵害し、損害を加える行為であって、加害者は被害者に対し、損害賠償の責を免れることはできない(民法第709条)。

損害賠償は、損害を填補することが目的であるから、損害賠償義務が発生するためには、まず現実には損害が発生することを要件とし、つぎにその損害を発生させた行為または事実と損害との間に原因・結果の関係(因果関係)が存在することを要する。

損害賠償の範囲は、債務不履行または不法行為により通常生ずべき損害と、特別事情によって生じた損害とであるが、特別事情による損害は、当事者がその事情を予見または予見することを得べかりしときにかぎり、その損害を請求し得るのである(民法第416条)。

損害とは積極的損害(直接損害)および消極的損害(間接損害)であるが、財産上の損害のみならず、非財産上の損害も含まれるのである。

運送人が損害賠償責任を負う場合は、いろいろの場合に生ずるが、荷物事故および死傷事故によるものがその大部分を占めている。

運送人は物品または旅客の運送を業とするものであるから、託送を受け入れた物品または旅客を、契約の趣旨にしたがって完全に目的地まで運送する義務を有するもので、もしその義務に違反して運送品を滅失、き損または延着させ、または旅客を死