

なお国鉄では貨物運送状に一般用と指定品用との2種類を定め、一般用は普通一般貨物に対し使用し、原則として貨物1口ごとに1通を提出することとし、指定品用は貨物引換証または船荷証券付貨物以外のものについて鉄道管理局長が駅を指定し、石炭その他の大量車扱貨物で、運賃料金支払方法・荷送人・荷受人および発着駅を同じくする同時託送のものに対し使用し、2口以上を1通に記入し得ることとなっている。

運送状の記載事項は法令が訓示的に列挙したものであるから、これを欠いても運送状の証拠力は必ずしも運送状の全部にわたって消滅しない。荷送人が故意または過失によって偽りの記載をなし、運送人に損害を加えた場合は損害賠償責任がある(鉄道運輸規程第51条)。

3 運送状は本来は荷受人の便宜をはかるために生れたもので、運送品とともに到着地に送付され、荷受人が運送状の記載と運送品とを対照して、荷送人が発送した運送品と同一の物が到着したか否か、運送貨物のほかの費用をどれだけ負担すべきか等を知り得るようにすることが主要な目的とされたものであるのに、鉄道運送では運送状をこのように取扱わず、発駅に保管されて単に証換書類としての意義を有するのみである。運送状が運送品とともに到達地に送付されると、運送人自身運送中に運送契約の内容を知り得る利便があり、また相次運送の場合には1通の通し運送状により運送されるので、後の運送人に運送契約の内容および前者の権利義務を知らしめる利便があるが、鉄道運送においては、上記のように発駅に保管されるので、国鉄では車扱にあっては4片制、小口扱にあっては6片製の貨物通知書を発行し、そのうち1片を運送用に供し1片を荷送人に交付しているの、本来の目的も達せられるようになっている。

4 鉄道運輸規程は荷送人に対して運送状の謄本の交付請求権を認めている(第53条)。運送状と運送状の謄本とは異なる。運送状は荷送人が運送人の請求により交付するものであるが、運送状の謄本は運送人たる鉄道が、荷送人の請求により作成交付するものである。一般に謄本とは、原本の内容を完全に記載し原本の内容を報告するものであるが、運送状の原本は荷送人が鉄道に交付して荷送人の手許には何も残らないので、その謄本の交付請求権を認めたものである。その用途は主として荷送人と荷受人間における商取引の証拠として利用され、運送契約の内容・商品の売買その他の法律行為において、約定期限までにその発送義務を尽したか否か等を証明するために利用される。

現在国鉄では、上記のとおり小口扱貨物については運送状を提出させていないので、貨物運送規則で貨物通知書の謄本の交付請求権を認めている。

貨物運送状または貨物通知書の謄本は、原本によってこの謄本を作成した旨の記載があり、駅長公印が押捺してあるのでいわゆる認証ある謄本として、民事訴訟法上も強い証拠力を有するのである(民事訴訟法第322条)。――運送状の請求権。

参考文献 喜安健次郎著 運送営業。三輪清一郎著 運送状の理論及運用。小町谷操三著 運送法の理論と実際。(松本義秋・伊藤孝)

うんそうじょうけん 運送条件 運送業者が定めた運送契約の内容となる事項および運送に関連して運送契約の当事者の権利・義務に影響する事項をいう。運送に関連する事項とは運送契約締結前のものまたは終了後のもので、運送に関連するものを意味するのであって、たとえば託送の制限に関する事項、団体運送取扱の制限に関する事項もしくは引渡後の貨物の引取時間・留置料等に関する事項等である。

運送契約の内容となる事項は、法令が制限しているものを除いては、当事者が対等の立場において自由に決定し得るはずであるが、鉄道事業・自動車運送事業のような大企業においては、一般公共の利用に供するものであるから、多数の利用者とそのつど契約の条項を協定することは事実上不可能であって、運送業者はあらかじめ一方的に運送条件を定めておかざるを得ないのである。これを一般に付合約款というが法令もこれを予定している(鉄道営業法第3条・鉄道運輸規程第4条)。

運送業者が定める運送条件には法令上一定の限界があって、法令中強行規定に違反しない範囲内でなければならないのであるから、もし強行規定と異なる運送条件を設けてもそれは法律上当然無効である。

通常運送条件として定められる事項は運賃・料金に関する事項、運送品の積卸責任の限界、積卸または引渡期間の制限、免責特約、途中下車または回乗車の可否等に関する事項である。しかし運送条件は運送契約の存在することを予定しているものであるから新線開業、営業の廃止、停車場の新設または廃止もしくはその位置の変更等は運送条件とはならない。運転時刻は旅客・荷主に重大なる利害関係があるが、原則として契約の内容とならないので運送条件とはならないが、急行列車が2時間遅延した場合は急行料金の払もどしをするというように、契約の内容となる場合は運送条件となるのである。運送条件は一般に公示して多数の利用者に知らせておき、所定の条件によって個々の運送契約が締結されることとなるのが常態である。しかし個々の契約締結の際に所定の条件のほかに特別な条件を付加することを協定することがあり、この条件を特約条件または**特約条項**という。この特約条項で運送業者が運送上の責任を免れることを内容とするものが**免責特約条項**である。免責特約条項は運送業者側に悪意または重大過失がある場合等には許されない(民法第90条・商法第739条)。また貨物引換証にその記載がなされていない場合にはその所持人には対抗できない。

鉄道運送の場合においては、鉄道運輸規程第65・66条において免責特約をなし得ることを予定しているが、それ以外の場合であっても信義の原則に反しない、かつ運送強制の趣旨に反しない以上は、免責特約が許されるものと考えられている。国鉄においては貨物運送規則第20条において無がい貨車に積載した場合、荷造不備の場合、延着した場合、到着通知をしない場合等によって生じた損害についての免責特約をすることがあり得ることを規定している。――運送約款。(小林倉雄)

うんそうじょうのせいきゅうけん 運送状の請求権 運送契約の成立には何らの形式を必要としないけれども、運送人が荷送人から運送品の引渡を受けてから、これを荷受人に引渡すまでに運送品が場所的・時間的に移動するので、事故その他の場合に運送契約の内容が問題となることがしばしばある。その場合の争いを防止するために、争いとなった事項が書面になっていれば、これが一応の証拠力をもつことになる。そういう目的のために運送状が存在する。これが運送状が証拠証券であると称せられるゆえんであって、商法は運送人に対し、荷送人に運送状を交付するよう請求する権利を認めたのである(第570条)。

したがってこの権利を行使すると否とは運送人の自由であって、現在鉄道運送においては、車扱および代金引換貨物にのみ運送状(貨物運送状)を提出させることとし、一般の宅扱・小口扱においては運送状の内容たる事項を口頭で申告させることにしている。――運送状。(松本義秋)

うんそうとりあつかいえいぎょう 運送取扱営業 自己の名をもって物品運送の取次をする営業で取次営業の一種。取次