

善と信ずるところにしたがって適当な保管行為をなすことを要する(商法第573・582条)。

参考文献 喜安健次郎著 鉄道運送法。小町谷操三著 運送法の理論と実際。(松野勝三)

うんそうひんのめいこくせいきゅうけん 運送品の明告請求権 鉄道は荷送人に対し運送品または手荷物の種類性質を明告すべきことを請求し得る。これを明告請求権という。(鉄道営業法第10条)。鉄道にこの権利を認めた理由は、運送品の種類性質によっては鉄道がその運送を拒絶すべきものがあり、また運送を引受けても運賃あるいは運送取扱上の注意を異にすることがあるからである。

鉄道が運送品の種類性質について明告を求めたときは、荷送人はこれに応じ明告する義務を負う。もし荷送人が明告しないときは荷送人が運送に関する規程を遵守しないことになるから、鉄道は運送の引受を拒絶することができる(鉄道営業法第6条)。しかし旅客の託送する手荷物または持込手荷物は旅客が旅行するのに携帯するもので、その内容は通常他人に知らせることを欲しないものであるから、鉄道は無条件にその内容につき明告を求めることは妥当でない。そこで制限を加え手荷物の中に火薬その他の爆発物を収納した疑いある場合にのみ、明告を求めることができると定めた(鉄道営業法第10条3項)。

参考文献 喜安健次郎著 鉄道運送法。(松野勝三)

うんそうひんのめっつ 運送品の滅失 運送人が荷受人に運送品を引渡すことができなくなったいさいの場合をいう。すなわち運送品が焼失または流失等その形体が物理的に消滅した場合のみならず、運送中に運送品を盗まれてその所在が不明となった場合、および運送品を運送契約上の荷受人以外の者に引渡した場合、または貨物引換証付運送品をその所持人以外の者に引渡した場合で、その回収が不能となり、これを正当荷受人に引渡すことができなくなった場合等はすべて滅失というべきである。その全部が滅失した場合を全部滅失といい、その一部が滅失した場合を一部滅失という。

運送品が物理的に消滅しその形体が失われた場合は、ただちに正当権利者は運送人に対し滅失による損害賠償請求権を行使することができるが、単に運送品が盗難・紛失または誤渡等によって所在不明となり、到着すべかりし相当期日に荷受人に到達しない場合には、後日その所在が判明すれば運送人はこれを荷受人に引渡すことができるから、この場合は延着の問題が生ずるのみで、ただちに滅失とはならない。したがって正当権利者はこの場合具体的に事実問題が決定するまでは、滅失による損害賠償請求権を行使することはできないわけである。

このように運送品がいつ到達するか不明なものに対し、事実関係の決定まで滅失による損害賠償の請求ができないということは、荷主にとってはなほだ不利であるので、鉄道運送においては鉄道営業法第13条で、鉄道の責に帰すべき事由で、鉄道が引渡期間満了後1月を経過しても託送手荷物または運送品の引渡しをしない場合は、旅客または貨主は滅失による損害賠償を請求することができると定めている。すなわちこれを滅失したものとみなし、滅失による損害賠償請求権を認めている。これが法定滅失といわれるものである。

また旅客または貨主は、この損害賠償請求をするさい留保をしておけば、賠償金を受取ったのちに託送手荷物または運送品が到達した場合は、その到達通知を受けたのち1月内にかぎって、賠償金を返還して託送手荷物または運送品の引渡しを受けることができる(同条第2項)。これを留保付損害賠償という。→損害賠償。

参考文献 喜安健次郎著 運送営業。小町谷操三著 運送法の理論と実際。(桂 重臣)

うんそうほけん 運送保険 海上保険でなく陸上運送(湖川・港湾を含む)における運送品に生ずべき損害を填補することを目的とする損害保険である。運送保険は運送品すなわち運送の目的物の保険である。旅客は運送の目的物であっても運送保険の目的物ではない。また運送用具すなわち車体自身の保険ではないから、海上保険が船舶の保険と積荷の保険その他に分類されるのと異なる。損害の発生原因を問わず、また特約のない限り運送人の保管中の危険も負担することになっているが、実際には免責条項を定めて種々損害の填補を制限している(法定免責条項は商法第640・641条)。運送保険に付するのは荷主自身が保険会社に対してする場合、運送店が取り次ぐ場合、あるいは運送店が保険会社の代理店となって契約する場合とがあるが、最後の場合がもっとも多いようである。(青野 寛)

うんそうめんじょう 運送免状 輸出手続済または輸入手続未済の貨物(これを外国貨物という)を内国運送する場合には、関税法上荷主は税関の許可を要することになっているが、その運送免許の証として税関の発給する免状を運送免状という。運送の免許は運送免状を下付することによってなされるのが普通であるが、輸出免状、積戻免状に一定事項を記載し、これに税関の印章を押なつたもので運送免状を兼ねるという便法の行われる場合もある。運送免許手続は輸出入手続そのものとは全然別個の独立の通関手続である。たとえ輸出免許を得ても運送免許は別に必要であり、また輸入免許を得ないときでも、運送免許を要する場合がある。外国貨物を託送せんとするときは、荷送人は運送免状を発関に提出し、発関はこれによって税関に対し所要の運送手続をなすとともに、その荷物を外国貨物として運送の取扱をする。→外国貨物。保税運送。(山口 亮)

うんそうもくろく 運送目録 外国貨物の運送は税関行政上特別な取締を必要とするために、荷主の運送免許手続のほか、運輸機関すなわち運送人としても税関に対する運送手続を要する。この場合運送人が税関に呈示し、その確認を受ける書類を運送目録という。運送目録の内容には関税法施行令第53条第2項の規定により、運送に使用しようとする船舶、航空機または車両の名称・記号または種類、運送貨物の運送先・記号・番号・品名および数量を記載しなければならない。鉄道による外国貨物(小荷物および貨物)の運送は、その発送前に所定様式の運送目録を作成して税関に提出し、その中の1通に税関の認印を受けこれを着駅に送付する。着駅では発駅から荷物について送付された運送目録に荷物到着の裏書をして到着地の税関に提出することになっている。→外国貨物。保税運送。(山口 亮)

うんそうもとうけけいやく 運送元請契約 運送契約の1形態である。物品を運送する場合荷主は運送機関と運送のつど契約を締結することが通例であるが、大量もしくは継続的に運送する物品を個々に託送することは手数がかかり、かつ不便であるのでこれを省略し、また運送のためのいろいろな処置を講ずる必要があるときはこれを代行するよう、運送人が一括して運送を引受ける契約を運送元請契約という。

運送元請は元請人が鉄道または自動車等の運送機関、または他の運送取扱人等を下請人として使用して運送を行う場合と、自らが行う場合とがある。運賃料金の計算方法または決済方法は、契約の際に個々の実態に即するよう明細に定められている。この好例としては日本通運株式会社と食糧庁との米麦および輸入食糧、または専売公社との煙草等に関する運送契約がある。