

物品の運賃が貨物運賃である。

鉄道の一般運賃は原則として鉄道の駅から駅までの運送に対して定められるが、これに対比して荷送人の送出箇所(戸口)から荷受人の受取箇所(戸口)までの間の運賃を、単一の運賃として定められている場合これを戸口運賃と称する。自動車の貨物運賃は多くの場合戸口運賃である。鉄道が自動車の競争に対抗するために、駅間運賃に集貨および配達運賃を加算して、単一の運賃を定めた場合はすなわち鉄道の戸口運賃である。

同種の運送が2以上の運輸業者を経由して行われる場合の賃率と、それぞれの運輸業者が自己の営業区域のみで運送する場合の賃率とが異なる場合は、前者の運賃を直通運賃(through rates)と呼び、後者の運賃を地方運賃(local rates)と称する。同一運輸業者の営業区域内でもある特定の区域内発着の場合の賃率と、その特定の区域から区域外に発着する場合の賃率とが異なる場合には前者を地方運賃、後者を直通運賃と呼ぶことができる。たとえばアメリカの1鉄道会社線内発着の場合の自線内賃率が、他会社と直通運送の場合の自線内賃率と異なる場合は、地方運賃と直通運賃との例である。運賃料金を運輸業者に支払う時期について、おおむね3種の方法が行われている。運送契約履行の開始と同時に支払うもの、運送契約履行の終了に当って支払うものおよび運送契約履行後の特約による一定期間内に支払うものであるが、これをそれぞれ現払運賃・着払運賃・後払運賃と称している。→運賃制度。

参考文献 高橋秀雄著 鉄道賃率制度論(昭和25年)。増井幸雄著 鉄道運賃論(昭和12年)。島田孝一著 交通賃率の研究(昭和15年)。(工藤和馬)

うんちんおよびうんそうじょうけんのこうじぎむ 運賃および運送条件の公示義務 鉄道は運賃その他の運送条件を公示すべき義務を負わされている(鉄道営業法第3・18条の2)。鉄道のような不特定多数の旅客荷主を契約の相手方とする事業にあっては、個々の契約締結の際に契約条項を取り定めることは到底できないことであって、あらかじめこれを定めて告示し相手方をしてこれを知らしめる必要がある。契約の相手方は鉄道が一方的に決定する契約の条項をそのまま受け入れるか、さもなければこれを全然こぼむか、いずれか1つを選ぶなければならない。このように契約内容を当事者の一方が専断的に定め、相手方はこれにしたがうほかにないような契約を付合契約(または付従契約)と呼ばれる。したがって契約の条項はあらかじめ相手方に十分に了知されるか、少なくとも了知の機会を与えられることが必要であって、鉄道が法律によって運賃その他の運送条件を公示する義務を負わされている理由もそこにある。この義務は公衆に対する義務でなく、旅客荷主を保護するために法律により鉄道に課せられた行政上の負担である。

実施前に公告すべき事項は運賃その他の運送条件である。運送条件とは運送契約に関連し当事者の権利義務に影響するいっさいの事項で、鉄道の定めたものを指すから運送契約の内容となるべき事項に止まらず、契約前の事項たとえば託送物品の制限、契約終了後の事項たとえば荷受人が引渡をうけた運送品の引取時間の制限をも包含する。

運賃その他の運送条件の公示方法は、関係停車場にこれを公告しなければならない。

公告すべき期間は国鉄以外の鉄道において、運賃その他の運送条件の加重をしようとする場合には、その公告は7日以上これをしなければならない(鉄道営業法第3条第2項)。ここで国鉄が除外されたのは国鉄の運賃については、国有鉄道運賃法によって、運賃が定められているので、一般の法律の公布施行と

いう周知方法で律せられているからである。しかし公告は公衆に了知させることを目的としているから、条理上相当の余裕を存して公告をなすべきは当然である。

前述のように運賃その他の運送条件は、公告しなければ実施できないのであるが、公告をしないで不公告の運送条件で運送契約が締結された場合に、運送条件を公告しないという違反に対する行政上の制裁は別として、運送契約の成立には何ら影響はないと解する。これは運送条件の公告は一定の運送条件を一般人に周知せしめる方法であって、鉄道営業法第3条は運送契約の申込として公告を命じたものでないからである。

参考文献 喜安健次郎著 鉄道運送法。(松野勝三)

うんちんがくせつ 運賃学説 鉄道運賃決定の数字的基礎を何に求めるかに関する諸説を指すもので3ないし4説がある。これらの学説は単一の学者によって創始されたものではなく、鉄道発展の諸時代において、鉄道運賃のあり方に対して多くの学者・経営者・利用者あるいは監督機関によってこもごも論議されたものである。

各説の内容を説明する前にこれらの学説が、鉄道運賃の具体的な構成に関していかなる主張をなさんとしたものであるかを明らかにして置く必要がある。鉄道は創設初期時代からその独占的かつ公共的性格を認められて、表定運賃制度の採用が要求され、かつそれが公の認可ならびに監督下に置かれていた。したがって鉄道の利用者たる旅客荷主が利用のつど、鉄道と交渉して運賃を決定するようなことはなく、運賃はあらかじめ運賃表により約款の一部として公示されていたのである。このような前提の下では、運賃の基礎を何に求めるかという主張は、表定運賃制度構成の主たる要素を何に求めるかの主張に帰着する。したがってそれは個々の運送に対する運賃決定の基礎に関する主張というよりも、独占度の高いことを前提とする鉄道運賃制度における、賃率差別の基礎を求めることがおもな内容をなすものであるということができる。

1 運送原価説(生産費説・cost of service principle)

鉄道運賃は個々の運送に要する運送原価を基礎として定めるべきであるという主張で、具体的には各種の運送に対する賃率の差別は、運送原価の差異にもとづいて付すべきであるとの主張である。鉄道運輸企業では運送原価の大部分が共通費(common cost)から成るのであるから、個々の運送に対する運送原価は、平均原価(average cost)を基礎とせざるを得ないのであって、この説によれば個々の運送に対する賃率の差異はきわめて僅少となる。運送原価を広く解すれば付加原価(out of pocket cost or additional cost)も入るが、表定運賃制度を前提とすればここでは考慮の余地がない。

2 運送価値説(value of service principle)

鉄道運賃は個々の運送が遂行されることによって、付加される価値を基礎として定むべきであるとする主張で、具体的にはかかる付加価値を基礎として表定賃率の差別を設けべきであるというのである。この説は運賃の基礎を需要価値に求めようとするもので、理論的には一応肯定できるとしても、運送の価値を客観的には握する方法を決定していないので、表定運賃制度への適用は困難である。

3 負担力説(charging what the traffic will bear principle)

運送価値説における運送の価値をやや具体的に表示しようとした説で、個々の運送の運賃は、その運送がもつところの運賃負担力を基礎として定めるべきであるとする主張で、表定賃率を運賃負担力に応じて差別すべしというのである。しかし運賃