

(2) 木材・薪・木炭・その他(昭和28・1・公示第26号)

標記トン数20t以上の無がい貨車にこれら貨物を車扱として積載した場合の運賃計算最低トン数はその特定トン数による。

(3) 坑木・薪・木炭・その他(昭和28・1・公示第27号)

底開石炭車および石炭緩急車にこれら貨物を車扱として積載した場合の運賃計算最低トン数はその特定トン数による。

車扱貨物の運賃を算出するために用いられる重量はトン単位で、使用した貨車に標示してある標記トン数によることが原則となっているが、上記のように例外として特定の貨物に対しては、使用貨車の標記トン数から所定のトン数を控除したものを運賃計算最低トン数とする場合がある。

宅扱および小口扱貨物の運賃も実重量によって計算される。ただし計算の簡易化のため、30kgまでのものは30kg、31kg以上のものはすべて10kgまでごとにその端数を切上げて運賃を計算することになっている。(関根昇一)

うんちんしょうかんさいけんのじこう 運賃償還債権の時効

運送業者と運送委託者との間の債権・債務は、これを短期間に確定させるため、運賃の請求権については民法第174条で1年の短期消滅時効の規定があり、さらにその他の運送業者の荷送人に対する債権、および運送業者の責任については商法第589・765・766条で同様の事項を規定している。しかし、旅行中止、運送品の託送取消等から生じた旅客または荷主の運賃償還債権については、民法および商法に特定の明文がないので、それらとの権衡上鉄道営業法第14条に、1年の短期消滅時効が規定されたのである。この時効の効力・中断・放棄等については、民法の定めるところによるのであって、当事者がこれを援用した場合はその起算日にさかのぼって効力があり、時効の利益はあらかじめ放棄することはできない。また時効は請求・差押・仮差押または仮処分・承認等の事実によって中断することになっている(民法第144条以下)。→運賃の償還。(小林倉雄)

うんちんせいきゅうけん 運賃請求権

運送人が運送契約上引受けた運送に対する報酬を、旅客・荷送人または荷受人に対して請求し得る権利をいう。運送契約は請負契約たる性質を有しているので、運送という仕事の完成によって運送人はこの権利を当然に取得する。しかし引受けた運送品が不可抗力によって滅失したときは、運送という仕事の完成がないから運送人は運賃請求権を失うことになる(商法第576条第1項)。しかし運送品がき損して到着したときまたは延着したときは、運送という仕事は不完全ではあるが完成しているから、運賃請求権を失うものではない。また運送品がその性質もしくはきずまたは荷送人の過失にもとづいて滅失したときは、その損害は荷送人の負担に帰するのが当然であるから、運送人は運賃の全額を請求することができる(商法第576条第2項)。

つぎに運送人は運賃請求権を荷送人に対して有するが、荷受人が運送品を受取ったときは運送人は荷受人に対しても有することになる(商法第583条第2項)。

運賃支払時期は運送が請負契約たる性質上後払を原則とするが、鉄道運送については特別の規定があり、旅客は運賃を支払い乗車券を受けなければ乗車できず(鉄道営業法第15条)、また荷送人は貨物託送の際原則として運賃を支払うべきものと定めている(鉄道運輸規程第54条)。

運賃請求権は1年の短期時効により消滅する(商法第589・567条・民法第174条)。

参考文献 喜安健次郎著 鉄道運送法。田中誠二著 商行為法。(松野勝三)

うんちんせいど 運賃制度

運送の対価である運賃の構成方

法および適用方法を定めた制度である。運賃は運送委託者である旅客または荷主と運送業者である鉄道・軌道との間に運送契約を結び、運送業者の提供する運送という給付に対して運送委託者から支払う対価であるが、一口に運送といっても旅客と貨物とは運送の方法も異なっており、また同じ旅客または貨物であっても運送条件と運送態様がそれぞれ異なっているため、運賃制度もこれに応じていろいろに定められている。

1 旅客運賃制度

鉄道・軌道の普通旅客運賃は対キロ制、区間制および均一制の3種に大別することができる。対キロ制は1km当りの賃率を定め、これに乗車キロを乗じて計算した全額を旅客運賃として収受する方法である。国鉄はもちろん一般の地方鉄道・軌道においてもこの制度を採用しているものが最も多い。ただ国鉄とか比較的長い営業キロをもっている一部の地方鉄道ではこの対キロ制において、遠距離となるほど1km当り賃率が漸減してゆく遠距離漸減制を加味した運賃制度を採用しているが、この方法による場合でも一般に対キロ制運賃制度といわれている。

区間制とは同一線路上にある営業路線を2以上の運賃区間に分割して、1区運賃・2区運賃・3区運賃というように各区の運賃を定める方法である。現在この制度を採用しているのは、地方鉄道や軌道の一部であって、主として車内で乗車券を発売する都市近郊電鉄において採用している制度である。なお、この区間制運賃にも1区10円・2区20円・3区30円というように累加法を用いているものと、1区13円・2区25円・3区35円というように遠距離漸減法を用いているものがある。

均一制は乗車キロの長短に関係なく1乗車の運賃を均一に定める制度であって、大都市の電車(電気軌道)の運賃がこの制度によっている。しかしひとしく均一制といっても6大都市電の運賃のように、1運転系統に乗車することに均一運賃を収受するもの(乗切り制)と運転系統に関係なく乗換を認めるもの(乗換制)とがある。

定期旅客運賃は一定の区間を通勤・通学その他の用務のため毎日乗車しようとする旅客に対して適用するもので、その種類は普通定期・通勤定期・通学定期・通勤通学定期および全線定期の5種類に分れている。普通定期旅客運賃は無条件で一般旅客に対して適用するものであるが、通勤定期旅客運賃および通学定期旅客運賃は、通勤および通学の事実を証明した旅客にかぎって適用する。通勤通学定期旅客運賃および全線定期旅客運賃は地方鉄道・軌道の一部に設けられているもので、前者は通勤証明書および通学証明書をあわせて提出した勤労学生に対し、後者は均一制全区間を利用する一般旅客に対してそれぞれ適用する運賃である。

定期乗車券の通用期間は1箇月・3箇月または6箇月等となっている。

回数旅客運賃は一定の区間をしばしば乗車しようとする旅客に対して適用するもので、その運賃は11枚綴りで10枚分運賃、または22枚綴りで20枚分運賃のものが最も多い。国鉄では東京都区内とか電車環状線内など一部の区間に均一制の回数旅客運賃を設けているほかは、上記の制度による運賃を適用することとしている。なお地方鉄道・軌道の回数旅客運賃は、普通旅客運賃と同じく対キロ制・区間制および均一制となっている。

団体旅客運賃は一定数の旅客が一同となって等級・発着駅・目的等を同じくして旅行する場合に適用するものであって、あらかじめ鉄道・軌道の承認を受けたものにかぎって適用するもので、これには普通団体と学生団体の2種類がある。その割引率は各鉄道・軌道によって必ずしも一律ではないが、団体人員