

通算制によるものと併算制によるものとがある。通算制とは国鉄と地方鉄道・軌道との貨物営業キロ程（貨物営業キロ程を設けていないものは営業キロ程）を合算し、その通算キロ程を基礎として貨物運賃を計算する方法であり、併算制とは国鉄線内の営業キロ程に対する運賃と地方鉄道・軌道線の営業キロ程に対する運賃とをそれぞれ算出し、最後にこれを合計した額を運賃として収受する方法である。併算制による場合の運賃収受額は、連絡各機関ごとに算出された額を両者が取得するのであるから簡単であるが、通算制による場合は通算キロ程による単一運賃を、関係連絡機関で定めた割賦率によって割賦した額を両者が取得する。（鈴木勘治）

うんちんのしょうかん 運賃の償還 すでに収受した運賃を返戻することをいう。

鉄道運送においては運賃は前払いが原則であるが（鉄道営業法第15条、鉄道運輸規程第54条）、鉄道が所定の区間および数量の全部の運送を完了しなければ、運送の目的は達せられないのが通例であるから、その場合は運賃の全額を払戻さなければならないのが原則である。しかし部分的な運送であっても運賃を収受できないことはかえって不公平の結果をきたす場合もあるので、法令は特別の規定を設けてその例外を認めている。

運賃の償還をする具体的事例

1 運送品が滅失した場合 運送品の全部または一部が不可抗力で滅失した場合は、商法第576条の規定によって、すでに受取った運賃を返還することになっており、託送手荷物の場合においてもくに明文はないが、民法の危険負担の原則（民法第536条）にしたがって運送品の場合と同様であると解されている。運送品が荷送人の責任で滅失した場合は償還の問題は起らないが、鉄道の責任において滅失した場合においては、運賃を償還しなければならない。しかしこの場合は鉄道に損害賠償責任が生ずるから、損害賠償額に算入された状態において処理されるのが通例である。

2 荷送人が運送品の託送取消等をした場合 荷送人または貨物引換証の所持人が、商法第582条にもとづいて運送の中止、運送品の返還その他の処分をした場合においては、運送業者は運送の割合に応じて運賃、立替金等を請求することができるが、すでにそれ以上の運賃を収受している場合は、その差額を償還しなければならない。

3 天災事変等による契約解除の場合 天災事変その他やむことを得ない事由で運送することができなくなった場合は、旅客または荷送人は鉄道営業法第17条にもとづいて契約を解除することができるが、この場合においても鉄道は運送の割合に応じて運賃その他の費用を請求することができる。しかしすでにそれ以上の運賃を収受している場合は、その差額を払いもどさなければならない（鉄道運輸規程第17・72・44条）。

4 旅客が旅行を中止した場合 鉄道営業法第16条および鉄道運輸規程第14条によると、旅客は乗車券の発行当日にかぎり乗車券に改訂を受ける前に、乗車券を返還して運賃の払戻しを請求することができるが、乗車後旅行を中止したときには、これを請求することはできない。

5 乗車券相当の座席がないため下級車への乗換の場合 旅客が乗車券相当の座席がないので、鉄道係員の認諾を受けて下級車に乗車した場合は、その運賃の差額を請求することができる（鉄道運輸規程第15条）。

6 運賃を余分に収受した場合 誤算その他の事由によって相当運賃以上に運賃を収受した場合、または二重払いを受けた場合は、運賃償還の事例となるか否かについて疑義があるが、

とにかく余分の額を払いもどさなければならない。

以上に例示したほか運送契約が無効であったり、契約が解除された場合は一般法の原則にしたがって返還し、または鉄道の定める運送条件に該当して返還することもある。

国鉄では貨物運賃については貨物運送規則第67条以下において、旅客・手荷物・小荷物の運賃については、旅客および荷物運送規則第125・135ないし151・272ないし274条等において、運賃の払いもどしにつき規定している。

運賃の償還を受ける権利は一般的な消滅原因によるのほか、つぎの2つの事由によって消滅する。その1は法律または運送規則等で定められている期間が満了したときであり、通常前者の場合が除斥期間といわれ後者の場合は約定消滅期間である。その2は消滅時効である。――運賃償還債権の時効。旅客運賃の払戻。（小林倉雄）

うんちんのわりもどし 運賃の割戻 一定期間内に所定の割戻条件を満たした場合既収貨物運賃から一定割合の運賃を割引し、既収運賃支払人に払戻をなすことをいう。すなわち割引の1形態である。ただ割引運賃は託送の際割引率を適用するに反し、運賃割戻は一定条件を充足した場合に初めて過去にさかのぼって割引率を適用し、運賃低減額を払戻するという相違がある。

この方法は出貨誘致を対象とする貨物運賃の割引に採用されるのであって、一定の出貨量を確保するための方策として、または当該貨物が着地において、割引目的に振向けられたか否かを確認したうえ行われるものである。

国鉄においては過去において出貨誘致のための出貨責任付特定割戻および輸出奨励のための輸出貨物運賃割戻を実施したが、現在は出貨誘致を行うものにかぎり実施している。――出貨責任付運賃割戻。（関根昇一）

うんちんりょうきんしはらいほうほう 運賃料金支払方法

運賃料金を支払う時期・場所の相異による区分を指称し、それが現金であるとか小切手であるとかの種類はこの語の場合問わない。運賃料金支払方法にはつぎのものがある。

1 現 払 この方法は通常行われているもので、貨物であれば託送するさい、旅客であれば乗車券を購入するさい、それぞれ現金を支払う方法である。鉄道が不特定多数者に利用されかつ迅速に処理を要する特殊性から、鉄道営業法第15条によれば旅客は営業上別段の定めのある場合のほか、運賃を支払い乗車券を受けなければ乗車することができないことを、また鉄道運輸規程第54条によれば、荷送人は貨物を託送する際その運賃および料金を支払うべきことを義務づけている。このように利用に際し事前に運賃を支払う方法を**運賃前払主義**という。

2 後 払 常時多額の運賃料金を支払う者に対して、そのつど現金を取り扱わせることは鉄道・荷主双方にとって必ずしも好ましい状態ではないので、この煩をさけるため、とくに契約をした者に対し、貨物託送後鉄道の指定する日に運賃料金を取りまとめ支払わせる方法をいう。国鉄では、小荷物運賃料金後払規則および貨物運賃料金後払規則にこの取扱方を定めている。

3 予 納 あらかじめ预期される運賃料金額に応じた金額を前もって納入させておき、後日実際の託送額に応じ精算する方法である。ただしこの方法は昭和24年以降国鉄においては取扱っていない。

4 着 払 着地において荷受人に貨物を引渡す際、荷受人から運賃料金の収受をする方法で、一般運送人の場合商法においてはこれが原則となっている。しかし鉄道運送においては現在この支払方法は例外で、特定の貨物のみにかざられている。