

貨物等級の査定基準を何に求めるかについて運賃負担主義（価値等級主義）、運賃原価主義およびこの両者の折中主義の3説がある。

運賃負担主義とは価格の高い貨物は低い貨物より運賃負担力が大きく、また運送価値も大きいから高額な運賃を課するように等級を定むべきであるという説である。原価主義は各貨物を運送する場合に鉄道で要する原価を基準にして等級を定むべしとする説であり、折中主義はこの両者を併用すべしとするものである。

国鉄の現行貨物等級制度においては、公共性を尊重して運賃負担力に重点をおき、運送原価については、通常の運送原価よりとくに多く要するものについてのみ考慮して普通等級を決定する。さらに以上によって普通等級を査定した結果、一般社会生活上日常不可欠の消費物資ならびに特定産業に対していちじるしい影響を与える場合には、公共性にもとづく調整措置としてこれらを特別等級に編入する。しかしこの場合特定産業に対して特惠を与えたりして公正を欠くことのないように注意している。

1 普通等級査定基準

(1) 運賃負担力にもとづくもの

ア 価格 一定期間（現行のものは昭和27・9・1現在）の全貨物の価格を調査し、これを品目別に加重平均して1t当り価格を算出し、つぎの表に当てはめて等級を求める。1t当り価格の算式はつぎによる。

$$\begin{aligned} 1\text{t当り価格} &= \text{貨物1個の価格} \times \frac{1,000(\text{kg})}{\text{貨物1個の重量}(\text{kg})} \\ &= \frac{\text{貨物1個の価格}}{\text{貨物1個の重量}} \times 1,000 \\ &\quad \text{等級別価格の刻み} \end{aligned}$$

等 級	価 格 (1t当り)	等 級	価 格 (1t当り)
1 級	1,344,001円以上	7 級	6,400円まで
2 "	1,344,000円まで	8 "	3,200 "
3 "	336,000 "	9 "	1,600 "
4 "	96,000 "	10 "	800 "
5 "	32,000 "	11 "	400 "
6 "	12,800 "	12 "	200 "

上の価格はつぎによる。

(ア) 発駅貨車乗渡し価格による。必要により着地価格をも参しゃくする (イ) 荷造込価格により、反復使用する荷造の費用は、平均使用回数で按分(あんぶん)したものによる (ウ) 季節的に価格の波動的いちじるしいものは出回期における平均価格による (エ) 1品目のうち銘柄によって価格のいちじるしく異なるものは、鉄道出貨量の加重平均価格による (オ) 実重量当り価格による (カ) 税込価格による (キ) 製品価格から原料価格を控除したものは考慮しない。

イ 用途 (ア) 貨物の用途によって等級を引上げることとは原則として行わない (イ) 貨物の用途によって等級を引下げるものは、公共性にもとづく調整措置により考慮される貨物に限定し、特別等級に編入する。

ウ 類型貨物との均衡 (ア) 出貨量の少ない類型の貨物は同一等級とする (イ) 品目分類を行った結果、出貨量のいちじるしく少ない残余の貨物は「その他」として同一等級とする。

(2) 運送原価にもとづくもの ア 危険負担の程度が高い火薬類その他の危険品および貴重品に対しては、その程度に応じて等級を引上げる イ 運輸上特別措置を講ずる必要がある火薬類その他の危険品、貴重品および生動物に対して等級を引上げ

る。ウ アおよびイによる引上げは重複して行うことなく、総合的に行う。

2 特別等級査定基準

運賃負担力によって一般的に公共性を考慮してもなお足りないつぎの貨物に対しては、重ねて公共性を考慮して特別等級に編入する。

(1) 一般社会生活上日常不可欠の消費物資 これに属する貨物は米、麦、小麦粉、生野菜、みそ、しょう油、大衆鮮魚、薪炭等日常生活に不可欠の程度がとくにいちじるしいものにかぎる。

(2) 特定産業に対する考慮 調整すべき貨物の範囲および調整の程度は、運賃負担力および運送原価によって査定された普通等級の結果によって考慮する。――貨物等級表の編成。普通等級。特別等級。(片山伊与吉)

かもつとうきゅうしんぎかい 貨物等級審議会 貨物等級の根本的な改正方針等を審議する国鉄総裁の諮問機関。

貨物等級は国鉄総裁かぎりで決定されるけれども、根本的な改正を行うときは一般産業経済界に広範な影響を与えるので、このような諮問機関を臨時に設置して、その答申にもとづいて公平を期することにしたものである。昭和27・2国鉄総裁達第109号により設置され同28・4達第240号により廃止された。貨物等級審議会の審議経過はつぎのとおりである。

1 国鉄総裁が委嘱または任命した委員35名で組織され、その委員の互選により正副会長各1人が置かれた。

2 審議会は会長が必要に応じてこれを招集し委員の過半数の出席で議事を行い、出席委員の過半数で議事の決定を行う方法によった。

3 昭和27・4・17の第1回委員会から昭和27・12・27まで24回にわたり委員会・幹事会等で議事を行い、貨物等級の構成基準と、貨物等級の査定方法の2答申を行った。

4 昭和28・2・1改正実施の国鉄貨物運賃改正は、この答申による貨物等級査定にもとづいて行われた。(片山伊与吉)

かもつとうきゅうてきようかた 貨物等級適用方 貨物等級表に定める等級および品目の適用方法を定めた規定。

1 品目の適用順位

(1) 危険品

(2) 普通品

ア 特種品

イ 模型・標本

ウ 貨物の名称を用いた品目

エ ㊦の印を付けた品類中の品目

オ 前各号以外の相当品類中の品目

貨物を分類配列するに当っては、貨物の頭文字をとって五十音順による方法、原料品・半製品・製品等加工の程度による方法、産業部門別による方法、用途による方法等種々あるが、基準となるべきものは貨物の本質と用途の2つである。しかるにすべての貨物はこの2つの要素をもっている関係上、どんな分類方法によっても一部の貨物が分類上の2以上の品目に該当する結果になる。上記「1」はこのような場合の適用順位を定めたもので第1に危険品、つぎに普通品を適用する。普通品については特種品、模型・標本の順とし、以下一般貨物におよぶ。危険品、特種品等に対しては等級査定上特別の考慮を払っており、かつ取扱上種々の制限を設けているので高順位にしている。

「ウ」の貨物の名称とは貨物本来の名称のことで、おもに貨物の本質を表わすものである。これは厳密には総括名称（包括名称）、集合名称、用途名、商品名等と対照的なものであるが、等級適用上はこれらの名称を用いたものもある。たとえば、乾