

物運送規則で前記のように定めている。なお自動車線と航路にまたがり運送する場合、鉄道区間が介在していないときには、準拠法規がないので貨物引換証も船荷証券も発行しない。

(3) 証券の請求時期および発行時期

貨物引換証の発行請求については、証券の性質にかんがみ慎重を期するため、小荷物または貨物託送の際行うこととし、請求の時期を託送の際に限定している。またこの証券は、国鉄で小荷物または貨物1口全部の引渡しを受けたのちに発行することとしている。

(4) 発行通数

小荷物の場合は1個につき1通、貨物の場合は1口につき1通にかぎられている。

(5) 証券手数料

この証券を発行したときは、証券手数料(1通につき70円)を収受する。これは法令上明文はないが発行および用紙等に経費を要するので、昭和24・10からこの料金を収受することになった。

(6) 発行者

荷送人から請求があった場合駅長が発行する。すなわち貨物運送状(車扱貨物の場合)の記載または荷送人の申告にもついで必要事項を記入し、駅長がこれに記名して公印を押す。なお荷扱所によっては所属駅長が発行し、自動車線の業務委託駅または貨物取扱所によっては、その駅の収入金の取扱をする自動車営業所長または自動車線の駅における営業係が発行する。

(7) 記載事項

記載事項は既述のとおりであるが、価額欄には荷送人から価額の明告があった場合に記入し、また証券に記入欄の設けがあっても記入を要しないときは、その欄に斜線を引いて消している。なおこの証券の記入事項は原則として訂正しないが、やむを得ず訂正を要する文字には赤線2条を引き、その箇所に駅長公印を押すことにしている。

(8) 運送品の引渡方

この証券により小荷物または貨物の引渡しをする場合は、証券の裏面に荷受人に引渡年月日、住所氏名または商号の記入および押印を求め、これと引換えに引渡しをする。引渡し済みの証券は全面に赤色で×線を引き、これに駅長が認印して保存する。

7 つぎに通運事業者が委託者の請求により発行する貨物引換証(商法第565条第2項)について、日本通運株式会社の発行するものについてつぎのべる。

(1) 様式

別掲のとおりであって、裏面につぎの事項について約款が印刷してある。(ア) 鉄道・軌道等を利用するときは、その運送機関の行う運送については、その運送機関に適用される法令、その運送機関の定めた規則もしくは約款およびその運送機関の間に行われている慣習によること (イ) 運送の中止・返送または転送その他の処分の請求および処理 (ウ) 運送品が当初の運送方法によることができなくなったときの処理 (エ) 引換証の所持人が引換証を喪失したときの処理 (オ) 運送品が同社の責に帰すべからざる事由により引渡不能となった場合に、同社が損害賠償の責を負わないときの事由等。

(2) 引換証の発行

委託者から貨物引換証の請求があったときは、その旨の記載ある送状の提出を求める。なおつぎの物品に対しては引換証を発行しないことにしている。(ア) 国鉄貨物運賃等級表上の貴重品(貨幣、有価証券、貴金属、宝玉石、美術骨董品)および危険品

(イ) 植木類、苗(百合根を除く)、生花 (ウ) 動物 (エ) 活魚介類その他腐敗または変質しやすいもの (オ) 流動物(酒類、酢類、醬油類、清涼飲料水類および発火または引火等の危険性のない油類を除く)。(カ) 汚い品 (キ) 荷造不完全な易損品 (ク) 引越荷物 (ケ) 着駅で荷受人の専用線となるもの (コ) 代金取立の委託に応じたもの。

(3) 発行通数および引換証料

当該物品を運送する運送機関における1口の制限にしたがい、1口ごとに1通を当該運送品全部の引渡しを受けたのちに発行する。引換証を発行したときは、引換証料(1通につき発送110円、到着50円)を収受する。

(4) 発行者および記載事項

委託者から提出の送状にもついで必要事項を記入し、支店長または代理発行を認められている営業所長がこれに記名して職印を押す。かつ所定額の収入印紙をはって消印する。記載事項は商法第571条第2項に規定するもののほか、発送取扱駅所名、着扱店名、運送品価額、運送方法(鉄道により運送する場合はその扱種別)、荷送人および荷受人住所等である。――荷為替。船荷証券。

参考文献 石井照久著 商法概論。小町谷操三著 運送法の理論と実際。後屋敷保啓著 貨物引換証常識二百題。松本丞治著 商行為法。(松本義秋・伊藤孝)

**かもつひょうじゅんすうりょう 貨物標準数量** 全国的に常時多量に運送される貨物で、その荷姿・重量が一定の規格に統一されているものを、貨主が託送のさいその重量をはかって申告し、鉄道がこれを確認していたのでは荷送人・鉄道とも煩雑にたえないので、これをさけるために鉄道がこのような貨物を全国的に調査し、特定の品種のものにつきこの貨物の数量はそのつど実測の数量によらず、この数量により取扱うというように定めた数量のことで、その内容は1個当りの標準重量と1t当りの標準個数とから成っており、貨物運送規則の別表の貨物標準数量表に定めている。

**標準重量** 標準数量のうち貨物1個当りの重量の定めを標準重量といい、この種貨物の1個当り重量はすべてこの標準重量によることになっている。たとえば玄米・60kg入・俵または吠(かます)入のものは1個当り64.5kgと定めている。

**標準個数** 標準重量と同様に標準数量のうち貨物1t当りの個数の定めを標準個数といい、この適用は車扱貨物であって1口の全部が1t当りの個数を同じくするものにかぎり取扱う。たとえば玄米・60kg入・俵または吠入のものは1t当り個数は15.6個と定めている。(重森直樹)

**かもつゆそうけいかく 貨物輸送計画** 貨物を円滑・迅速・的確に輸送し、これに対する輸送施設を経済的・能率的に利用するための計画をいう。貨物は量的にも質的にも、また地域的にもそれぞれ複雑な条件によって輸送されるものであるから、これに対してはきわめて多岐な手配が必要である。この手配があらかじめ周到に準備されないと、輸送の目的が果たされないばかりでなく、輸送力を無駄に使用することも多い。貨物輸送計画は広義においては施設計画、貨車の配給、輸送列車、輸送の方法、その他広い範囲にわたるものであるが、普通の場合は物資出回り予想とその計画、貨車運用計画、輸送力の利用計画だけをいう。国鉄ではつぎのような計画設定が行われる。

1 物資計画

輸送需要すなわち出荷の想定は、貨物輸送の最も基本的な要件である。その方法は (1) 本社は中央では握できるものについて調査する (2) 支社は現地における物資の生産・貯蔵・取