

とを建前としている。契約書の記載事項については、前述の支払遅延防止法、建設業法など国鉄に準用または適用される法令にもとづき、つぎの付属書式を掲げている。

- 第1号書式 物品購入契約書案
- 第2号書式 物品製作請負契約書案
- 第3号書式 物品修理請負契約書案
- 第4号書式 物品売却契約書案
- 第5号書式 建設工事請負契約書案
- 第6号書式 機械修理工事請負契約書案
- 第7号書式 作業請負契約書案
- 第8号書式 不動産購入契約書案
- 第9号書式 不動産売却契約書案
- 第10号書式 不動産借入契約書案

これらの契約書案はあくまでも標準契約書式であって、個々の具体的な契約の締結に際しては、必要に応じ特約条項があればこれを挿入し、その契約の履行に万全を期することが望まれている。

契約書には私署証書による場合と公正証書による場合とがあり、契約の性質によっては、多少の費用と手数を要しても、いわゆる執行力の点において公正証書を用いる方が望ましいことはいうまでもない。しかしながら国鉄における契約件数はきわめて多く、いちいち公正証書を作成することは事実上困難であり、またその必要のないものもあるので、国鉄は私署証書を原則とし、金銭上の消費貸借のように、債務者が債務不履行の場合において直ちに強制執行を必要とするような契約の場合についてのみ、公正証書によることとしている(第57条)。

(II) 入札保証金および契約保証金 この2つの担保の納付・免除・返還および取得に関しては基本的な条項があり、その取扱の細目・手続については、担保取扱規程に譲られている。入札保証金の場合は原則として現金または有価証券をもって、入札金額の $\frac{5}{100}$ (売却契約の場合は現金をもって $\frac{10}{100}$)を下らない範囲で、その率を契約担当役がそのつど定め納付させることとし、契約保証金の場合は原則として、現金または有価証券をもって、契約金額の $\frac{10}{100}$ (売却契約の場合は入札保証金の場合と同様)を下らない範囲で、その率を契約担当役がそのつど定め納付させることとしている(第11・38・39・59・60・73条)。

つぎに保証金として納付できる有価証券の種類は、つぎのとおりでいずれも無記名債券にかぎる。

ア 鉄道債券 イ 国債(特別減税国債を除く) ウ 電信電話債券(政府保証のものにかぎる) エ 興業債券、長期信用債券、商工債券および農林債券。

以上の債券については、利付債・割引債の別または現物債・登録債の別を問わないが、鉄道債券以外の場合は、現金納付の場合の2割増しの金額のものを納付することとなっている(担保取扱規程第9条)。なお前述の現金または有価証券のほか、ぎののもも保証金として受け入れることとなっている。

ア 保証保険証券の受入れについて特約した保険会社の保険証券 イ 銀行の連帯保証書 ウ 鉄道債券預り証

(II) 延滞償金 契約の相手方が債務の履行を遅滞した場合において、国鉄が徴すべき損害賠償金である延滞償金の率については、つぎの率により契約担当役がそのつど約定することができる。

ア 契約の相手方の債務が金銭以外の給付を目的とする場合は、遅滞日数1日につき契約金額の $\frac{1}{500}$ 以上。

イ 契約の相手方の債務が、後納扱に係る金銭の給付を目的とする場合は、当該債務額に対し日歩4銭以上(相手方が国等

の場合は、日歩2銭7厘以上)。

ウ 契約の相手方の債務が、後納扱以外の金銭の納付を目的とする場合は、当該債務額に対し日歩3銭以上(相手方が国等の場合は、日歩2銭7厘以上)。

また契約担当役が延滞償金の率につき、前述の率を下回る率を約定しようとするときは、あらかじめ総裁の承認を受けねばならない。なお予納金、売却代金の前納金、使用料の前納金(定期使用料を除く)など契約の相手方の金銭の納付が、国鉄の債務の履行の単なる前提条件となるにすぎないものに対しては、延滞償金を徴しない(第67条)。

(III) 危険負担 物件の売買または修理もしくは改造の工事の請負などの双務契約における危険負担については、契約の目的物が特定物であると不特定物であるとを問わず、民法第536条第1項にしたがい、すべて債務者主義によることとしている。物件の売買または修理もしくは改造の工事の請負などの双務契約における危険負担は、本質的には、債務者の責に帰することができない事由による履行不能の効果に関する問題である。一般的にいて、ある債務が有効に成立したのちに、債務者の責に帰することができない事由により、その債務を履行することが不能(後発的不能)となったときは、債務者はその債務の履行を免れるという考え方が通説となっている(民法第415条反対解釈)。しかしながら双務契約の場合は、当事者双方が互に対価の意義を有する債務を負担し合うので、当事者の一方が債務を免れたときは、他の当事者の債務はどうなるかという問題が生ずる。すなわち相手方は債務を免れたにもかかわらず、自分の債務だけは残り、これを履行しなければならないかどうかということが危険負担の問題である。例えば売買または修理工事の請負の目的物である家屋が、類焼によって全焼または半焼した場合、買主または注文者が売主または請負人に対して、売買または請負の代金の全部または一部を支払うべきかどうかということが危険負担の問題であり、このような場合、買主または注文者が代金を支払うという考え方に立つものを債権者主義、買主または注文者がこれを支払わないという考え方に立つものを債務者主義とよんでいる。わが国の民法では、特定物に関する物権の設定または移転を目的とする双務契約の場合にかぎり、債権者主義をとり、その他の双務契約の場合は、すべて債務者主義を採用しているが、危険負担に関する民法の規定は、強行規定と解することができないので、双務契約全般を通じて債務者主義を採用することが、双務契約の性質および双務契約の当事者双方の意思にもっともよく適合するという考え方の下に、国鉄においては前述のように債務者主義に統一している(第68条)。

(IV) 損害の負担 工事の請負人がその工事の施行に関連した損害、なかでも不可抗力にもとづく損害を請負人自身が負担するか、注文者が国鉄が負担するかという問題は、前述の危険負担、すなわち請負人の履行不能に関する問題ではなく、本来請負人の異常な履行費用の負担に関する問題であるので、危険負担とは別に損害の負担としてこれを規定している。すなわち一般の工事請負の場合は当該契約成立後、工事の目的物の提供前に、工事の施行に関して生じた損害については、国鉄の責に帰すべき事由による場合を除き、原則として請負人の負担としている。しかしながら、建設工事の請負の場合は、おおむね当該工事が屋外で施行され、天災その他不可抗力により不測の災厄を受ける危険の度合いが、他の工事に比べていちじるしく高く、したがってこの種の工事の請負に関し、すべて不可抗力による履行費用の増加分を請負人の負担とするときは、常に請