

て五所川原を經、奥羽本線川部駅に至る 157.2km の線。奥羽線に属し線路等級は丙線である。

大正 7・9 川部・五所川原間が陸奥鉄道株式会社によって開通したが、昭和 2・6 政府に買収され、五所川原線と呼称、また大正 15・4 能代・岩館間能代線開通、さらに丙線とも建設を進め、昭和 11・7 陸奥岩崎・深浦間の開通によって全線開通、東能代・川部間を五能線と呼ぶこととなったものである。線名は一端の東能代と途中の五所川原両地名の 1 字ずつをとった。(森 佛寿) **ごばらいにもつちんぎんちょうしょ 後払荷物賃金調書**

運賃料金後払にかかる小荷物または貨物を託送した場合、および国鉄が運賃料金の取りまとめ納入を承認した公認小荷物扱所、または宅扱貨物業務を請負う通運事業者(以下「請負人」という)が、当該荷物または貨物の取扱をした場合に、その一定期間における取扱高の総括書として託送者・小荷物扱所または請負人が作成し鉄道に提出する帳表。

鉄道における運賃料金の支払方法は現払を原則とするが、とくに荷主との間に後払契約または協定を締結し、鉄道が一定期間(通例 1 箇月)中に取扱ったものを、後で取りまとめて徴収するいわゆる後払の制度を認め、また国鉄がとくに承認した小荷物扱所が取扱った荷物運賃料金は 1 旬間分を、請負人が取扱った宅扱貨物運賃料金は 15 日間分を取りまとめて納入することを認めている。これら後払または取りまとめて納入する運賃料金に対しては、鉄道は所定の期日までに徴収することを要するので、この調書はその後払金額の計算確定その他相互の利便のため、託送者・小荷物扱所または請負人が作成し鉄道に提出することになっているのであって、鉄道に対する後払債務の確認書のようなものであり、収入証票ではなく、鉄道における後払金請求の要件でもない。したがって郵便物や連絡運輸社用貨物の後払運賃等に対しては、その計算および取扱方を異にしているため、この調書の提出を要しないことになっている。

この調書は託送者・小荷物扱所または請負人が荷物切符・貨物通知書その他関係証票にもついで、当日の取扱高を算定記入し駅に提出、駅ではこれに駅長検印のうえ所管審査課に提出し、支払者に対する後払運賃料金または取りまとめ納入運賃料金徴収の資料に供される。(伊藤 孝)

こひんうんそうけいやく 個品運送契約 海上運送における貨物運送契約は、船舶の全部または一部を海上運送人が借切って積載貨物を運送することを約するいわゆる用船契約と、個々の物品の運送を約する個品運送契約とに分けることができる。個品運送契約は上述のように、船腹の全部もしくは一部を借切ることなく、海上運送人が多数の荷主と個々に運送契約を結び、これらの個々の貨物をたくみに積合わせて運送する形式のものである。

用船契約、個品運送契約のいずれの場合も海上運送契約は、法律上その性質が請負契約に属するものとされ、諾成契約の一種であるから、契約の成立には契約書の作成を必要としない。ただしわが商法は用船契約による運送の場合、運送契約当事者の一方の請求があるときは運送契約書を交付することを要する旨を規定し、実際上も用船契約のつど契約書を作成するのが通例である。

個品運送契約においては、あらかじめ海上運送人が運送約款を印刷してある船荷証券を一方的に使用し、当事者間において運送のつどその条件を協議して契約書を作成するということはない。この点個品運送契約は付合契約であるといえる。

なお個品運送の特色は、輸送貨物がロットの異なる多数の積

合わせであるため、船積港および陸揚港における積揚作業が、海上運送人の選択指定する荷役会社により行われることである。すなわち荷送人は出荷地の船会社またはその指定する荷受倉庫に貨物を引渡し、荷受人は荷渡地の荷捌倉庫において貨物を受取り、船積および陸揚作業に荷主が携わらないのを原則とする。ただ大口貨物の荷主は自家またはその指定のはしけで、船側において貨物の受渡に従事することがあるが、この場合でも船内人夫の使用選択権は海上運送人にあるものである。→海上運送契約。

参考文献 大野耕三・橋 治著 海運の実務。(今留光国)

こべつよびだしてんしんき 個別呼出電信機 電信回線は接続電話回線と同様たくさんの電信機が接続されている。したがって呼出符号や通信符号が関係のない駅所にまでおよぶので、相互呼出・通信ともにほかの電信機に関係なく使用できる個別呼出電信機が昭和 12 年頃から使用された。使用方法は個別呼出電話機と同じである。すなわち呼出す場合は電信機付属のダイヤル(相手番号)を回すだけで、相手の電鈴を鳴らし呼出しを知らせる。呼出された駅所は結合電鍵を通信側に倒して通信を行うもので、この場合関係のない駅所には何らの影響も与えない。万一個別呼出装置が障害の場合は、各駅所の結合電鍵を通信側に倒して置けば、普通の電信機として動作するものである。しかし本装置は部品の補給困難のため数年の後には使用されなくなった。(西野敏男)

こべつよびだしてんわき 個別呼出電話機 (英) intercall telephone 鉄道電話には各駅を接続して長距離にわたる電話回線が多い。しかしこの方式では呼出信号が関係のない駅所にまでおよぶので、相互呼出および通話ともに、他に関係なく使用できる個別呼出電話機が採用されるようになった。この電話機は磁石接続電話機と比較して、接続個数を多くすることができ利点がある。この電話機は大正 14 年頃から使用され、幾多の改良が加えられて今日に至ったもので、当初は田中式、NE 式、その後省形(変圧器式、局部電池式)、ついで 3 号形を経て現在使用されている 4 号形の順になっている。4 号個別呼出電話機は、中央電池式で電源供給箱と組合わせて使用し、最大接続個数は 17 個となっている。この電話機は、電話機、選別器、選別器箱で構成され、電話機は自動電話機に準じたもので、ダイヤル速度を 3~4 インパルス/sec にしてある(自動電話機のダイヤル速度は 8~12 インパルス/sec)。選別器、選別器箱は指令電話装置のものと同じである。なお呼出符号は、

1 2 3 4 5 6 7 8
01 02 03 04 05 06 07 08 09

の 17 種である。(西野敏男)

ごぼうりんこうてつどう 御坊臨港鉄道

1 事業者の概要

名称 御坊臨港鉄道株式会社、
会社設立 昭和 3・12・13、本社
和歌山県御坊市、資本金 500 万円、
従業員 35 人、保有車両内燃機関車
2、内燃客車 3、貨車 7 両、

2 地方鉄道線

国鉄紀勢西線御坊駅に連絡、御坊・日高川間 3.4 km 単線、動力蒸気・ガソリン、軌間 1.067 m、旅客・貨物輸送を目的とする。昭和 3・3・22 免許、同 6・6・15 から同

