

自動車線貨物運送規則を定めていたが、そののち自動車線の貨物運送についても、鉄道の貨物運送規則を適用することになった。しかし戦後自動車の急激な発達と、運送形態が線から面すなわち区域事業へと発展し、自動車の機動性を十分発揮できるようにするためには、もはや鉄道における貨物運送規則では到底押し切れない点が生じたので、自動車貨物運送規則を制定し、昭和25・1から自動車の貨物運送についてはこの規則によることになった。(自動車線と鉄道・航路にまたがる貨物の運送については貨物運送規則を適用する)。

自動車貨物運送規則が鉄道の貨物運送規則と内容を異にする点は、主としてつぎのとおりである。

1 扱種別は鉄道では宅扱・小口扱・車扱の3種であるが、本規則では小口扱・車扱の2種であって、しかも車扱は重量制と専属制の2種に分れている。

2 扱種別毎の1口の制限は運搬具が異なるため、自動車は少量になっている。

3 運送申込の際における申告方法が、自動車は簡略である。すなわち車扱貨物については、貨物引換証を請求する場合および要償額を表示する場合以外は、貨物運送状の提出を要しない。

4 荷造包装が鉄道に比し簡略でよい。

5 付添人を付した場合でも、付添人料は収受しない。

6 運賃計算キロ程は、実際の貨物の発着区間のキロ程による。

7 最低運賃制度が自動車には小口扱貨物についてはあるが、車扱貨物運賃についてはなく、運賃計算重量で計算している。

(西山清氏)

じどうしゃかもつうちんりょうきん 自動車貨物運賃料(国鉄の) 国鉄自動車の貨物運賃料金は、道路運送法上の運賃料金に関する法的規制を受けることは、一般の民間貨物自動車運送事業と同様であって、運賃料金の設定または変更は運輸大臣の承認を得なければならないし、定額制運賃の実施、運賃料金の割引の禁止、現払制の実施、運賃料金の掲示等に関する規定が適用される。

創業期における国鉄自動車には、自動車貨物運賃としての体系は全然なく、すべて鉄道貨物運賃を基本とした運賃制度であって、小口扱・車扱ともに鉄道運賃の3倍を目安に、運賃計算キロ程をはば実キロ程を3倍したものにより、鉄道の小口扱の等級および貨率を適用し、また鉄道連絡運賃は自動車と鉄道の運賃を各別に計算して合算していた。そののち昭和15・2には鉄道連絡運賃のうち、小口扱について運賃計算キロ程を通算することになった。さらに昭和17・4・1の改正では小口扱車扱とも鉄道と同一の等級・貨率を適用し、運賃計算キロ程は運送実費を考慮して貨物営業キロ程(実キロ程の5倍)を設定し、小口扱は貨物営業キロ程、車扱は貨物営業キロ程の2倍とし、鉄道連絡の車扱も小口扱と同様キロ程通算により運賃を計算することになった。昭和23・7・10の運賃改正から、車扱貨物運賃については民間貨物自動車運賃との均衡上無等級とし、鉄道連絡運賃は従来の通算制をやめて、各別に計算して合算することにした。しかしながら民間自動車の急激な発達に伴ない昭和25・1・1から、自動車運賃は民間自動車運賃と同様の制度を採用することになった。そののちの道路運送法の改正により、同法が全面的に適用されることになり今日に至っている。しかし鉄道連絡運賃については、依然として民間自動車運賃をそのまま採用することが不適当であるので、従来どおり鉄道貨物貨率を適用し、民間自動車貨率との関係は運賃計算キロ程により調節している。国鉄自動車における貨物運賃制度は、運送方法を定める扱種別、

運送距離によって定められる基本貨率制度および特殊の目的をもつ割増・割引制度、運賃計算重量、運賃計算キロ程等の要素から構成されている。自動車運賃は以上の各要素を、個々の運送品に対して具体的に適用することによって算出されるものであるが、その各要素の基本となるものは、一般貨物自動車運送事業に対して認可されている運賃および運賃の適用方である。しかし国鉄自動車における貨物自動車運送事業は、道路運送法上の一般路線貨物自動車運送事業と、一般区域貨物自動車運送事業の2種を含み、またそれぞれ鉄道連絡運送と、そうでない自動車のみによる地場輸送(以下「線内相互」という)の2つを経営している。これら運送形態の異なる毎に貨物の取扱および運賃制度も、それぞれ異なった制度を採用しているので、運送形態別に運賃制度をみるとつぎのとおりである。

1 線内相互運賃

線内相互の自動車小口扱貨物運賃および自動車車扱貨物運賃は、それぞれ一般の民間貨物自動車が実施している運賃制度とはほぼ同様であるが、国鉄自動車の特殊性から多少異なっている程度である。

(1) 扱種別

小口扱と車扱があり、扱種別の選択は荷主の自由であるが、いずれも一定の制限がある。小口扱は少量の貨物を他の貨物と積合わせて運送するもので、原則として駅託・駅留であるが、一部の路線すなわち北海道内の札幌線、石狩線、日勝線、千歳線、中部地方の天龍線、白城線、近畿地方の全自動車線では集貨配達付であり、駅託・駅留の場合でも集貨料および配達料の払いもどしはしない。なお小口扱ではつぎのものは取扱わない。

ア 駅託・駅留のもの

(イ) 容器を用いない動物

(ロ) 死体、遺骨

(ハ) 建物取りこわし材

(ニ) 1個の長さ4.5m、重量500kgまたは容積2m³をこえるもの。

イ 集貨、配達付のもの

(イ) 前号(イ)ないし(ニ)までのもの。

(ロ) 危険品(マッチを除く)および汚い品

(ハ) 水に容れた活魚その他運送中において看守・保護等特殊の管理を必要とするもの。

(ニ) 貨物引換証を発行したもの。

(ホ) 代金引換付のもの。

(ロ) 集貨先または届先が国鉄の定める集配区域内でないもの。

車扱は自動車1車を専用する大量貨物を運送する扱であって、重量制と専属制の2種がある。重量制は使用車両、貨物の重量および運送区間のキロ程によって1車ごとに運賃を計算するのであるが、専属制は重量制と異なり (1) 荷送人の申込により国鉄が承諾したとき (2) 貨物の重量の算定が困難なとき (3) その他重量制によることが不適当と認められるとき、等自動車の専属配車をする場合で、使用車両・作業走行キロおよび作業時間によって1日1車ごとに運賃を計算するのである。

(2) 1口の制限

1口とは運送契約上の単位であって、運賃および料金も1口を単位として計算される。したがって1口として託送できる貨物の範囲は、取扱の便宜上制限する必要があるため、つぎのように制限している。

ア 運送条件による制限

荷送人、荷受人、発駅、着駅、託送の時、扱種別および運賃支払方法が同じでなければならない。なお集配付小口扱貨物は