

結ぶものとし、その勤務については一般職員の例により、賃金は日給とし、その他は職員の待遇に準ずる。

臨時人夫は一時的に発生または膨脹する業務を、短期間内に処理するために必要な人員であって、日々雇入れ、または短期(1箇月ないし2箇月以内を例とする)の雇用契約を結んで雇入れられるもので、職員ではない。賃金は日給とし、責任ある職員の指揮監督のもとに定められた労務に従事する。現在国鉄において雇用する臨時人夫には、賃金人夫、除雪人夫、代用人夫、工事人夫等がある。賃金人夫は、たとえば駅の年末における貨物の増加等、季節的に一時激増する業務を処理するために雇入るもの、季節人夫や、機関区に一時多量の石炭が到着したため等の雑事に臨時雇用する雑人夫であり、除雪人夫は冬期降雪地帯の鉄道線路の除雪作業にもっぱら従事する人夫である。代用人夫は鉄道施設の工事に保守職員(保線区の線路工手または工事工手等)を一時振向けて使役する場合に、職員の代用として保守に従事させる人夫であり、工事人夫はその賃金が工事費に組込まれている人夫で、工事開始とともに雇入れ、工事終了と同時に解雇するを例とする。(鈴木浩一)

ようきゅうしゃ 要求者 会計長に対する現金の徴収もしくは支払、または勘定振替の要求事務を主管する国鉄の会計事務規程上の機関をいう。したがって要求者は、国鉄が国の特別会計時代における要求官に該当するものである。国鉄においては、昭和22年度、発生主義による企業会計制度を採用して以来、その資産・負債または資本について増減異動を生じたときは、これを会計取引として取り扱い、所定の伝票を作成し、合理的な複式簿記法により記帳整理しているが、経営活動に伴うこれらの会計取引は、国鉄の各部門において広範多岐にわたり発生するので、これらを適正な箇所において取まとめ、もって正規の会計上の処理にのせる第1次の手段としてこの要求者を定めている。すなわち要求者は(1) 主管事項について収入の事由発生のごと、部内規程の定めるところにより、収納伝票または振替伝票を作成し、関係書類添付の上これを会計長に送付して、徴収方を要求する。(2) 主管事項について支出の事由発生のごと、部内規程の定めるところにより、支払伝票または振替伝票を作成し、関係書類添付の上、これを会計長に送付して、支払方を要求する。(3) 主管事項について前述の場合のほか勘定振替の事由発生のごと、部内規程の定めるところにより、振替伝票を作成し、関係書類添付の上、伝票送付表により、これを会計長に送付して、勘定振替方を要求することとなっている。

この要求者には目下のところ本社にあっては経理局会計課長・出納課長・資材局計画課長および経理局長の指定した者、本社付属機関にあっては当該付属機関の長、鉄道管理局にあっては各部長・経理部各課長(経理部をおかない局にあっては、総務部主計および会計両課長)・局長の指定した者および[駅直払事務手続ならびに諸給与の請求および調定手続](以下関係手続と略称する)に定める者、船舶管理部にあっては部長および関係手続に定める者、地方自動車事務所にあっては所長・自動車工場長および関係手続に定める者、地方資材部にあっては部長・資材事務所長、付属工場長および関係手続に定める者、工場にあっては工場長および分工場長、工事局・工事事務所・機械工事事務所・電気工事局および給電管理事務所にあっては所長および関係手続に定める者、鉱業所にあっては所長が、それぞれ部内規程により定めることとなっている。以上の要求者は、伝票に使用する印鑑を会計長に送付しておくこととなっている。これらの要求者は内部予算執行の責任者である担当役、および分任担当役の職務の一面としてこれを補足し、またそれらの会

計機関の補助者とみることができる。(渡辺耕一)

ようしょうがくのひょうじ 要償額の表示 鉄道が託送手荷物または運送品の滅失・き損・延着による損害について責任を負うべき額は、商法第580・591条によって鉄道に悪意または重過失があった場合のほかは、到達地における引渡しの日または引渡しあるべかりし日の価格で定めることになっているので、旅客または荷送人はその得べかりし利益の損害等を含んだ全損害額の賠償を受けることはできないことになっている。要償額の表示制度は得べかりし利益の損害等を含めたいっさいの損害額の範囲内において、旅客または荷送人が鉄道に対して一定の金額を表示して、その額の賠償を急速に受けることができる制度であって、昭和4・3鉄道営業法の改正により、従来の増賃金制度にかわって実施されたものである。

1 表示の方法

要償額の表示は、旅客または荷送人が手荷物または運送品を託送する際、運送状または要償額申告書に記載してなさなければならない。したがって託送後の表示も口頭による申告も許されていない。また要償額を表示するかどうかは旅客または荷送人の自由であるが、その表示があれば鉄道はこれを拒否することはできない。

2 表示額

旅客または荷送人がいくばくの表示をするかは旅客または荷送人の自由であるが、その限度は運送品または託送手荷物の滅失・き損または延着により生ずることがあるべき損害額であって、引渡期間末日における到達地の価格、および引渡がないため受けるべきその他の損害額の合計額、すなわち通常生ずる損害はもちろん、特別の事情で生ずる損害も、鉄道が予見または予見することができるものはすべて含まれるのである。しかしそれ以上の表示は超過表示となって無効となる。

3 表示料

要償額を表示する場合は表示料を支払わなければならないことになっており、その額については鉄道運輸規程第30条の制限規定があつて、つぎの割合をこえることはできない。

- (1) 託送手荷物(第2号および第3号に該当するものを含む)

表示額金千円までごとに	1円
(2) 高価品 同	1円
(3) 動物 同	3円
(4) その他の貨物同	50銭

なお表示料は、1口について10円をこえない範囲内においては、最低料金を設けることはできることになっている。旅客または荷送人は前号で述べた超過表示の部分に対する表示料は、一度支払った以上返戻を求める権利はないのである。

国鉄においては、旅客および荷物運送規則第234条および貨物運送規則別表貨物料金表において、上記と同様の割合の表示料を定めている。

4 表示の効果

要償額を表示するとつぎのような効果が発生する。

(1) 商法の規定にかかわらず鉄道の賠償責任額が拡大され、託送手荷物または運送品の滅失・き損による損害について鉄道が賠償の責に任ずる場合においては、鉄道は表示額を限度としていっさいの損害を賠償することとなり、また延着による損害について賠償の責に任ずる場合においては、請求権者において延着による損害額を証明したときは、表示額を限度としていっさいの損害を賠償し、またその証明をしない場合においては、運賃額を限度として延着の期間1日までごとに運賃額の $\frac{10}{100}$ を賠償することとなっているのである。しかし鉄道に悪意または