重過失がある場合においては，鉄道は商法第581条の規定により，いっさいの損害を賠償することになっており，表示額がそれ以下である場合も予想されるので，この場合は要償額の表示の額は適用されないことになっている。

(2) 損害賠償の請求権者は，通常の場合においてはその損害額を挙証しなければならないのであるが，要償額を表示した場合においてはその必要がなく，鉄道において表示額が不当であると認めた場合は，鉄道がその挙証をしなければならない。

以上の効果は旅客または荷送人が単に要償額の表示をしたのみでは発生するものではなく，鉄道に対し所定の表示料を支払って初めて発生するのである。なお運送状または要償額申告書に高価品の種類・価格等を記載したことは，商法第578条の高価品に関する損害賠償責任の特別要件を具備するかどうかについては，積極的に解せられている。

5 表示の性格

要償額の表示は，以上に述べたように賠償額の加重を目途としているものであって，賠償責任の成否には影響はなく，また運送契約と離れた別個の契約が存在するものでもない。したがって運送保険契約とも区別されるし，賠償額の予定でもない。賠償額の予定は賠償額が決定しているのであって，要償額の表示の場合のように鉄道の立証によって減額することがないからである。(小林倉雄)

ようせき　容積（貨車・郵便車・荷物車の） (英) volume capacity 郵便車・荷物車および有がい貨車の実容積とは，床面積と車室内部の側の高さにより算出した容積をいい，車掌室および冷蔵車の氷タンク等の容積は算入しない。この場合車室内部の側の高さとは，床板上面より長けたまたは長けた添木上面までの距離をいう。

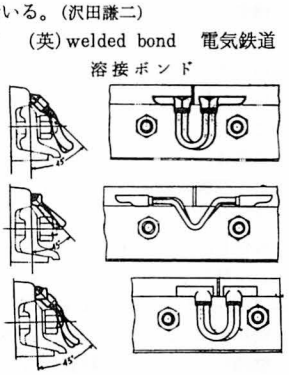
無がい貨車(側板のないものを除く)の実容積とは，床板または底板上面，側板および妻板の内面ならびに側板および妻板の上縁にそって画いた面で囲んだ容積をいう。ただし単に無がい貨車(側板のないものを含む)の容積とは，床面積と貨物積載高により算出した容積，石炭車の容積とは，床板上面・側板および妻板の内面ならびに側板の上縁より150mm高い面で囲んだ容積，無がい車の石炭荷重算出の場合の容積とは，床面積と側板の上縁より150mm高い面で囲んだ容積をいう。

タンク貨車の実容積とは，ドームを除いたタンク内部の容積をいう。(大野　猛)

ようせつきじょう　溶接軌条 (英) welded rail フラッシュバット，電弧，ガスなどで，溶接接合したレール。レールの継目部を少なくするために現場敷設のまま，または工場に入れて溶接して長レールとしている。溶接レールの長さはいろいろあるが，短いものは10mまたは12mレール2本つぎのもの，長いものは1,000mにもおよんでいる。(沢田謙二)

ようせつボンド　溶接ボンド (英) welded bond 電気鉄道の帰線用軌条の電気的接続に用いるレールボンドは，取付方法により圧入長銅ボンドと溶接ボンドの2つに大別され，溶接ボンドはさらに電気溶接，ガス溶接，テルミット溶接，軟ろう接(低温溶接)の4種類にわけられる。溶接ボンドのうちでは，電気溶接とガス溶接が最も広く用いられており，酸化銅粉とアルミ粉末を用いたテルミット溶接，およびハンダ系合金を用い熱源にトーチランプを使う軟ろう接は，その簡易性のために近ごろ広く使用されるようになってきた。

溶接ボンド



溶接ボンドの形は，導体に1～2mm径の軟銅線を同方向に数十本より合わせ，U(図の上・下)あるいはV字形(図の中)にしてレール端の頭部に溶接したものが多く，リボン状や長銅ボンドを溶接したものも一部用いられている。溶接ボンドの端子には，導体とレールを直接溶接する外さや型(図の上・中)と，導体と鉄端子とを接合し，鉄端子を介してレールと溶接する鉄端子型(図の下)とがあり，図にその形状とレールへの取付の一例を示した。電気溶接は電源に直流を用い，溶接棒は径約4mmの被覆軟鋼棒あるいは銅系のものを用いる。ガス溶接は酸素・アセチレンガスを熱源とし，溶接棒にはトービンブロンズ等の合金や銅の溶接棒を用いている。

溶接ボンドと圧入長銅ボンドをくらべると，溶接ボンドの長所としては，電気抵抗が小さい，接触抵抗の経年変化が少ない，コストが低い，盗難のおそれが割合少ないこと等があげられ，短所としては，保線作業や列車振動等の外力により損傷し易い，再用困難，熱容量の大きいレールとの溶接であるために溶接技術にある程度熟練を要すること等があげられる。→ボンド。

参考文献 JIS・E3601，レールボンド。電気学会電蝕防止研究委員会第2小委員会 レールボンドの調査研究。(大槻　淳)

ようせんけいやく　用船契約 (英) charter party 当事者の一方すなわち海運業者が船舶の全部または一部を貸切り，これに船積した貨物を運送することを約し，相手方である用船者がその報酬である**用船料**を支払うことを約する一種の運送契約(**チャーター**)。船舶の全部を貸切る場合を全部用船といい，一部貸切りの場合を一部用船という。また船舶貸切りの期間が航海で定められるかまたは一定の期間をもって定められるかによって，航海用船契約と期間用船契約とに区別される。航海用船契約と期間用船契約との中間に位すべきものに船腹用船契約，日貸用船契約があるが，いずれも航海用船契約の一変形と見ることができる。

航海用船契約には全部用船の場合もあり，一部用船の場合もあるが，期間用船・船腹用船・日貸用船はみな全部用船であって，一部用船の場合はほとんどない。

期間用船契約は通常定期用船契約(タイム・チャーター)といわれる。タイム・チャーターの用船者は運送依頼人の立場に立つことはまれであって，定期用船した海上運送人として営業に従事する場合が多い。このような者を運航業者(オペレーター)と称している。

用船契約における用船料(チャーター・レージ)は航海用船契約の場合は通常運賃の形式で決められ，定期用船契約・裸用船契約の場合を用船料という。これを船主側からみれば船舶の貸料であり，用船者側からみれば借料である。

運航業者が用船しようとする場合，船主が自家船を運航する場合は，チャーター・ベースと用船料もしくは船舶費とを比較して，その得失を判断するが，このチャーター・ベースは船舶を運航することによって獲得する運賃から運航に要する経費を控除した残額を，1暦月1重量t当りに換算表示したもので，運航収益の度合いを示すものである。→海上運送契約。

参考文献 大野耕三・橘　治著 海運の実務。(今留光国)

ようちきょうかいぐい　用地境界杭 (英) landmark 用地界標のことで，鉄道用地と，これに隣接する土地との境界を明示するため建植された標識。俗称**用地杭**。人家ちゅう密の市街地に建植するものは，市街用地界標と称し，15cm角，長さ80cm