

高さより 15cm 上部まで積載したとき、それだけの重量に対する運賃のみを収受することとして、荷主の利益を保護したのが石炭荷重を定めた最大の理由である。また石炭は北海道・常磐・北九州に多量に産出し、積卸しも機械力によって迅速大量に行われるため、国鉄で各車積載の重量を検量することは困難である。側板の高さまで積みば何トンであるかを定めておけば、炭種ならびに塊の大小によって多少の差はあるが、取扱の迅速簡便の利益が大きい。これが石炭荷重トン数を設けた第 2 の理由である。

荷重トン数を決定するには構造上・強度上の考慮以外つぎの諸点も考慮の上決定される。昭和 15 年運賃の計算方が改正になったとき、それまで大小 2 種あった比率で貨物の等級が定められていた関係上、改正後もその比率すなわち容積と荷重との比率を従来のものと大差のないようにしなくてはならない。また建設規程によって客貨車の軸重は 13t 以下とし、連結器の連結面間の距離 1m に付平均 5t 以下ならば軸重は 14t に至ることを得ることに定められているから、貨車の自重すなわち風袋の重量も荷重の決定に大きな意義をもってくる。

石炭車以外の貨車の石炭荷重は次式により算出し 0.75t 以上は切上げ、他は切捨てるが、標記の荷重トン数より大とすることはできない。

$$\frac{\text{床面積}(\text{m}^2) \times \{\text{側の高さ}(\text{m}) + 0.15\}}{1.18} (\text{t})$$

石炭車の荷重は次式により 0.75 トン以上は切上げ他は切捨てる。

$$\frac{\text{底板上面・側板および妻板の内面・側板の上縁から 150mm 高い面で囲まれた容積}}{1.18} (\text{t})$$

タンク貨車の荷重はドームを除いたタンク内部の実容積 (m³ ただし小数点以下第 1 位に止め、2 位以下は切り捨てる) を付記し、一定の貨物に専用するタンク貨車はその積載貨物の容量の重量を荷重トン数とする。

事業用貨車には荷重を標記しない。なお無蓋貨車 (車体の転倒する土運車、石炭車および大物車を除く) には荷重トン数とともに貨物の積載高 (m) を付記することになっている。(横山勝義)

かしはいきん 貨車の封印 有がい貨車に貨物を積み終ったとき、その責任の限界を明らかにするため貨車に施封することをいう。この封印は戦前までは封印紙をもって施封していたが、現在は金属性の貨車封印環をもって施封している。ただしつぎの貨物に対しては封印を省略することがある。

1 付添人同乗の貨物、野菜・果物等腐敗変質し易い貨物、ドラム缶 (かん) に入れた二硫化炭素、動物またはこれに準ずるもの。
2 前号以外の貨物でその性質上封印の必要がないもの。

貨車封印環は貨車の施封に従来用いられてきた封印紙にかわって戦後用いられるようになった金属製のもので使用方は図のとおりである。(重森直樹)

かしはいりトレーラー 貨車のりトレーラー (米) trailer on flat car 貨物積替え労力、時間ならびに経費の軽減および

貨物の速達などの目的で、貨物を積載したトレーラーをそのまま貨車にのせて輸送する場合のトレーラーをいい、またこれを貨車に載せる道路用被曳車ともいう。この方法によると戸口から戸口までの一貫輸送を行うことができるので、アメリカをはじめとしてイギリス、フランスなど欧州諸国において広く行われている。従来は小口貨物を対象としていたが、最近車扱貨物にまで拡大されようとしている。なおこのために使用される貨車は長物車もしくはこの輸送方法に適合するようによく設計された貨車である。

アメリカにおいてはこの種トレーラーは俗にピギーバック (piggy back) とよばれ、シカゴ・ノース・ショア・アンド・ミルウォーキー (Chicago North Shore & Milwaukee) 鉄道会社が 1926・5 に開始したのがそのはじめとされており、現在では数十の鉄道会社がこの輸送方法を採用している。

この輸送方法は車輪をとりつけたままのトレーラーを貨車に積載する関係上、コンテナ積載時のようにフォークリフト (fork-lift) の必要はないが、死重が大きく貨車積載効率が非常に悪化し、また常に適当量の貨物の往復のある区間でなければ、トレーラーの運用効率が低下するなど種々の欠陥がある。

したがってわが国にこれを取り入れる場合には積載限界、駅施設などの技術的な面の解決が可能であったとしても、実施に移すことのできる地域はごくかぎられた小部分になるであろう。——貨車のせトレーラー。(高野善次)

かしはいきゅう 貨車配給 貨主から運送の申込みのある車扱貨物を輸送するために、発駅において貨主に貨車を提供することをいう。したがって小口貨物を輸送するための代用車・積合車や手小荷物・シート・ロープ輸送のため、または自動車中継貨物輸送のために準備する貨車の場合は貨車配給ではない。

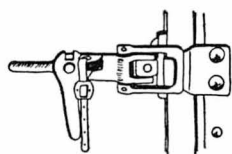
発駅において貨主に貨車を提供する順序を**貨車配給順序**という。貨車配給順序は公平を期するため、[運送のため受取った順序]にしたがうのが原則である。しかし扱種別を同じくする貨物は、その貨物の性質上つぎのように配給順序の基準を定め取扱方を一定している。

- 1 死体および危険品 (危険度の少ない危険品を除く) 2 動物 3 特定の腐敗変質物 4 その他の貨物。

公益上の必要または運輸上正当の事由があると認められるような場合は上記の配給順序を繰上げ、または繰下げるのできるのである。

- 1 列車または連絡船を指定して輸送する貨物。
- 2 特殊構造の貨車を必要とする貨物または特殊の積載方による貨物。
- 3 貨車運用計画において使用貨車を限定した区間間の貨物。
- 4 集結指定列車により輸送すれば速達できる貨物または配給順序を変更しても予定到着時刻に変わりなく、なお行先に適応した列車により輸送できる貨物。
- 5 貨物のトン数と貨車トン数の関係および貨車の種類により、配給順序を前後すれば、相互の貨主につごうのよい場合。
- 6 貨車の配給がいちじるしく 1 貨主にかたより、他の貨主との間に公平を欠くと認められる場合または貨主の荷役力が伴わない場合。
- 7 定量在貨に対して貨車を配給する場合。
- 8 本社営業局がとくに指示する下記の貨物。

- (1) 国民生活必需品で急送を要するもの (2) 公益上輸送の確保を必要とするもの (3) 災害地への救じゅつ品・救護品または復旧材料であって急送を必要とするもの (4) 国鉄事業用品でとくに急送を必要とするもの (5) 空車回送方面行貨物で



貨車の封印
(旧形のラッチ)

