

するときは、社有シートを使用することを原則としている。
(酒巻勝行)

かしゃようふくふ・つなじこしよりきてい 貨車用覆布・網事故処理規程 国鉄が所有し無償で貨主に使用させる無がい貨車用の覆布(シート)および綱(ロープ)の亡失・き損などの事故を防止し、取扱を適正にして運用を確保するために定められた規程。

貨車用覆布・綱についての事故を盗難、不着、亡失、き損、誤着、無通知書および扱違いの7種類に分類し、これらの事故が発生した場合には、一般運送品の事故と同様にその原因を調査し事故防止対策を講じている。

発駅または着駅において発生した覆布・綱の亡失、き損の責任が貨主にあるときは貨主から弁償金を徴収する。その額は全部を亡失せしめたときは覆布1枚につき20,000円、綱1本につき1,000円とし、貨主が故意にき損したときまたは過失によりいちじるしくき損した場合には、前記の金額を限度として、き損の程度に応じて鉄道管理局長が弁償額を算定し、貨主の同意を得てこれを徴収する。

貨車用覆布・網事故件数表

昭和29～31年度

年度別	種別	覆布												綱																			
		盗難		不着		亡失		き損		無通知書		誤着		扱違		計		盗難		不着		亡失		き損		無通知書		誤着		扱違		計	
		件数	員数	件数	員数	件数	員数	件数	員数	件数	員数	件数	員数	件数	員数	件数	員数	件数	員数	件数	員数	件数	員数	件数	員数	件数	員数	件数	員数	件数	員数		
29		2	13	24	29	4	22	408	464	13	11	6,193	6,655	528	12	14	39	102	8	147	266	361	21	4	2,678	3,028	624						
30				12	12	7	12	322	362	10	2	6,192	6,545	386	1	1	34	41	7	579	177	233	12	6	1,708	1,945	854						
31				5	17	6	20	307	401	11	2	3,437	3,768	438	1	1	22	204	5	320	176	237	13	3	1,331	1,551	762						

この規程は昭和23・11の制定であり、終戦後一般にこの種の資材が甚しく欠乏していたため亡失事故の発生が多く、貨車の運用にも支障を来すおそれがある状態であった。(坪谷忠雄)

かしゃようロープ 貨車用ロープ 木材・竹材等の脱落または車両類のような転倒のおそれのある貨物を無がい貨車に積載して輸送する場合に、これが安全をはかるため使用するロープをいう。

国鉄においては貨車用ロープを準備し無料で荷主に貸与する。

その規格は古くから輸送の安全と耐久力を考え、マニラ麻製の径18mm長さ30mのものおよび長さ15mのものの2種類が備えられていた。長さ30mのものは主として本州で運用され、長さ15mのものは北海道において木材類の輸送に使用されていたが、運用上のつごうにより長さ15mのものは昭和12年限りで購入を中止し、以後は30mのものが使用されている。

材質については戦前はマニラ麻製のものが使用されたが、戦時中および戦後の数年間はマオラン麻・黄麻・大麻・桑皮等の代用繊維が使用され、昭和25年以後はサイザル麻製のものを使用している。

貨車用ロープの耐久力は戦前は2～3年といわれ、現在運用中のものもほぼ同様の耐久力をもっている。さらに耐久力の増加をはかるため昭和27年度以降購入のものの一部に防腐処理を施したものを使用している。

貨車用ロープは貨車用シートと同じく常備駅を定めないで全国共通運用を行っていて、到着・使用・所要数等の駅からの報告により需給上の調節をはかっている。

貨車用ロープは国鉄所有のほか**社有ロープ**および**私有ロープ**がある。これらは品質・形状が輸送上安全と認められ、その上

所有者の氏名または商号その他の区別を標示したものにかぎって、国鉄線内の使用が認められている。

なお社車を国鉄線に直通運用する場合ロープを必要とするときは、社有ロープを使用することを原則としている。(酒巻勝行)
かしゃれんけつじゅんじょひょう 貨車連結順序表 組立駅において列車の組成が完了した場合に、その列車の組成順序すなわち貨車を連結した順序を記入する表である。

この貨車連結順序表によってその貨物列車の組成内容と状態を知ることができるのであり、貨車集結方の良否を確認するための資料であるとともに、貨物列車組成の改善資料として使用されている。ただし取扱車数の少ない組立駅では貨車中継簿を以上の資料に使用し、多数の貨車を取扱っている組立駅においては、貨車中継簿を省略しこの貨車連結順序表を使用して貨車中継状況をは握している。

テレタイプを使用して列車組成の通報を行う駅においては、テレタイプで送受信する列車に対する貨車連結順序表の様式および略記号等は、いずれも「貨物輸送用テレタイプ使用手続」で別途定められている。

ハンブ操車場においては、到着列車に連結されている貨車をハンブによりそれぞれの貨車の行先別に分解し、所定の線路に収容しこれらの貨車を順序よく集め、連結順序の正しい列車を組成することとなるが、この列車の分解作業は関係各掛員が統一した作業をしなければその成果は望めない。そこで作業関係員に到着列車の連結車の順序を知らしめ、列車分解作業の順序を定める目的で列車分解表を作成するが、この列車分解表を作成する場合には到着列車の貨車連結順序表によっている。(菅野太次)

かしゃわたし 貨車渡し (英) F.O.R.(free on rail); F.O.T.(free on truck) 鉄道を主とする陸上運送による商品の売買契約の場合に用いられる取引条件で、指定駅の鉄道貨車積の状態で受渡しを完了する場合の売買契約用語。その本来の意味は売主が指定駅において、買主の手配した貨車に約定品を積込むまでのいっさいの費用と危険を負担し、買主は貨車の配慮に要した費用と、到着地点までの運賃その他の費用を負担するものであるが、慣習上は到着駅までの運賃を売主が負担し、以後の貨車からの取卸しや最終目的地までの費用を買主が負担する場合にも用いられる。通常この両者を区別するため、前者を発駅オン・レール、後者を着駅オン・レールと呼んでいる。F.O.R.はイギリスにおける用語で、アメリカでは船積の場合の用語たるF.O.B.(free on board)をこの場合にも用いている。→F.O.B。(山口 亮)

かじゅう 荷重 (英) load 構造物に加わる各種の力。設計においては各種の荷重を組み合わせ、構造物に最大の影響を与える荷重の組み合わせについて考えるのである。

土木構造物に加わる荷重にはつぎの各種のものがある。