

制定されるまでつづいた。

5 国家公務員および公共企業体の役職員については、国家公務員等退職手当暫定措置法(昭和28年法律第182号)が適用されている。この法律および付属法令等にもとづく国鉄部内の取扱いは、昭和28・10制定された「日本国有鉄道職員退職手当規程」によっている。

退職手当には「一般の退職手当」と「特別の退職手当」がある。一般の退職手当は、勤続期間に応じて支払われるものであるが、その支給率は退職事由により異なっている。すなわち整理退職の場合は高い率を、普通退職の場合は低い率を、傷い疾病による退職等の場合は中間の率を適用する。

また「整理退職の場合の退職手当」は、業務量の減少その他経営上やむを得ない事由によって勸奨を受けて退職した者に、「傷い疾病による退職等の場合の退職手当」は、共済組合の廃疾年金の支給を受ける程度の廃疾の状態にある傷い疾病により退職した者、20年以上勤続し、その者の非違によらないで勸奨を受けて退職した者または死亡により退職した者に、「普通退職の場合の退職手当」は、その他の事由によって退職した者に対するものである。

特別の退職手当には「予告を受けない退職者の退職手当」と「失業者の退職手当」がある。予告を受けない退職者の退職手当は、労働基準法の解雇予告手当または船員法の雇止手当との関係上、一般の退職手当に含まれることになっているが、一般の退職手当が解雇予告手当または雇止手当に相当する額に満たない場合に、その差額を退職手当として手扱うものである。

また失業者の退職手当は、失業保険法との関係上失業保険給付を下まわらないようにするため、一般の退職手当が失業保険金の日額に給付日数を乗じて得た額に満たない場合に、その差額を失業保険金の支給条件にしたがって支払われる退職手当である。(斎藤愛三郎)

**たいせんりょう 滞船料** (英) demurrage 用船契約締結に当っては、貨物の種類・数量・航路の指定・積揚地・運賃率・碇泊(ていはく)日数・回航日取・滞船料・早出料等の取決めが行われるが、上記の碇泊期間中に積荷または揚荷が完了しないときは、その超過日数につき、船主は荷主に対し滞船料(デマレージ)を請求する権利が法律上認められている。それは滞船によって船員費その他の船舶経費、および港費その他の運航費がかさむばかりでなく、次航船繰りの予定にさしつかえを生ずるのでその損害は少なくなく、しかもこれらの出費は契約運賃収入に算入されていないからである。

法律上滞船料の性質を運賃の一部であるとみる説、違約金であるとする説、あるいは法定の特別の報酬であるとみる説があるが最後の説が妥当であろう。

従来滞船料は1日いくら決められることが多かったが、現在は重量トン当り何円と決められている。わが国においては、その支払は滞船日数およびその端数を時分まで精確に計算して、貨物陸揚後荷主から船主に支払われるのを常とする。

参考文献 大野耕三著 海運の実務。(今留光国)

**たいたせん 太多線** 中央本線多治見駅から高山本線美濃太田駅に至る17.8kmの線。中央線に属し線路等級は丙線である。大正7・12多治見・美濃太田間を短絡する鉄道として建設、両端駅の頭文字をとって太多線と命名された。(森 梯寿)

**だいにしゅにもつじこ 第2種荷物事故** 運送品の輸送途中に発生する各種の事故のうち、運送品自体に損害は生じないが、受託・積卸・輸送・保管・引渡し・集貨配達作業などにあっては故障が生じ、正常な運送が滞滞する事故。

主として国鉄内部における運送品取扱上のさく誤や過失によって生じる。したがってこれらの事故が多いことは、それだけ運送品の取扱方が不正確であるということであるし、これを正常な状態にもどすためには、全く無駄な労力と費用と時間とを消費し、輸送能率を低下させ、ひいては運送品自体に損害を与える第1種荷物事故の原因ともなる。このような見地からは、第2種荷物事故は運送品に直接損害は生じないし、したがってこれだけでは荷主との間に損害賠償などの問題が生じないからという理由で、決してこれを軽視してはならない。むしろ運送品の安全正確な輸送を確保するためには、まずその第一段階として、この第2種事故の防止をとりあげなければならない。11種類に分類されている。

1 荷くずれ 貨車または荷物車に積載した荷物がくずれ落ち、前後または左右に傾斜し、前後に突出し、左右に張り出し、または片積などのため、前途の輸送が危険と認められ、荷物の積換え、積直しをしまたは遊車を使用するなどの処置をしたもの。

2 車両故障 貨車または荷物車が故障または不良のため積荷を他の車両に積換をしたものまたは積直しをしたもの。

3 数量相違 個数・重量・容積または長さが荷主の申告または運送状・寄託申込書・切符もしくは通知書の記載と相違しているもの、運賃割増の基礎をもらしたのもの、および貨物運送規則に定めた積載制限を超過したもの。

4 品名相違 品名または性質が荷主の申告または運送状・寄託申込書・切符もしくは通知書の記載と相違したもの、および異品を混入したもの。

5 車票不備 車票または貨車表示票の誤使用・誤そう入・そう入もれ、その他不備のもの。

6 封印異状 貨車または荷物車の封印を切断または結び直した形跡のあるもの、無封印のものその他不備のもの。

7 誤着 誤積・誤卸し・持越し・切符・通知書・車票の誤記その他取扱上のさく誤により、正当着駅もしくは正当中継駅以外の駅に到着したもの、または到着するおそれのあるもの。

8 無通知書 手荷物・小荷物・宅扱貨物・小口扱貨物または途中積替えを要する車扱貨物であって、切符または通知書を伴わないもの、および引渡期間を経過しても通知書の到着しない車扱貨物。

9 不引取 (1) 火薬類・死体・動物・危険品または汚わい品にあっては、引取時間を経過しても引渡しをすることができないもの。(2) その他の荷物にあっては、引取期間または引取時間満了後15日を経過しても、引渡しをすることができないもの(荷主のわからないもの・駅留手荷物および配達不能のため配達人が着駅へ持戻った手荷物を除く。これは\*

\*第3種荷物事故として取扱う)。(3) 長期間保管することができないため、公売・廃き・追放などの処分をしたもの。

10 着駅誤選定 配達扱の荷物の着駅は国鉄において選定するのであるが、これを誤って他駅を着駅としたもの。

11 扱違 い 前各号

第2種荷物事故件数表

事故別	年度別	
	30	31
荷くずれ	10,877 <sup>件</sup>	11,222
車両故障	—	927
数量相違	28,830	18,152
品名相違	647	454
車票不備	85,735	74,515
封印異状	46,728	42,648
誤着	49,718	57,725
無通知書	131,441	124,179
不引取	1,805	2,262
着駅誤選定	258,565	260,355
扱違	46,307	34,101
計	660,653	626,540