

かもつせきさいだか 貨物積載高 有がい貨車は貨車の構造上おのずから積載のかさが限定されるので、貨物を積み得る高さを決定する必要はないが、無がい貨車は側板・妻板が低いのみでなく、無いものもあるので、貨物を無制限に積載することは危険である。このため安全に輸送し得る貨物積載の限度を決めたのが貨物積載高で、貨車の形状によりまた側板の有無、ステーキ等の関係によって最も適当と考えられる積載高を設けており、その計算の基礎はつぎのとおりである。

1 床板上面から側板上面までの高さ 600mm 以下の貨車および側板のない貨車（柵柱を具備するボギー長物車を除く）1.8m。

2 床板上面から側板上面までの高さ 600mm をこえ 1m 未満の貨車および柵柱のあるボギー長物車 2.1m

3 床板上面から側板上面までの高さ 1m をこえる貨車 2.4m。

しかしこの積載高もこの寸法を絶対に出てはならないというのではなく、これをこえるものはかつ大貨物として、特別の規定により厳重検査の上、臨時的約束により運送を引受けることとなっている。（加藤礼三）

かもつせん 貨物線 (英) goods-train line 貨物の運輸営業を行う線として公示した区間。たとえば品川から新鶴見操車場を経由して鶴見に至る区間、常磐線金町から総武本線新小岩に至る区間などは貨物の運輸営業のみを行っているので一般にいう貨物線である。この営業上の用語とはべつに列車運転上からみた貨物線の用語も用いられる。すなわち旅客・貨物の一般運輸営業を行っている区間であっても、客貨とも輸送量も多く旅客列車と貨物列車をべつべつの線によって運転している区間は、とくに線路を使用の目的によって区別し、貨物列車を運転している線を貨物線という。山手線品川・田端間の貨物線などはこの例に属するもので山手貨物線といっている。なお停車場構内においてもっぱら貨車のために使用する貨車留置線、貨車仕分線、貨物積卸線等を本線、客車留置線等と区別して貨物線と呼んでいる。（森 梯寿・森垣常夫）

かもつちりつ 貨物賃率 貨物運賃算出の基礎率を貨物賃率といい、また**貨物運賃率**とも称する。貨物運賃算出の要素としては運送目的物の種類・数量・運送距離等種々あるが、貨物賃率はこれらの一要素として運賃算出上重要なものである。

賃率の意義には広義の賃率と狭義の賃率との2つがあり、前者は単位数量の単位距離に対する一定の率に若干運送距離の観念を加味して一表に現わしたものをいい、まったく運送距離の観念を加味せず、単位数量および単位距離に対する運賃率を狭義の賃率という。

現行貨物賃率表に示される賃率は広義の貨物賃率であり、狭義の貨物賃率に属するものは、*貨物基本賃率である。

貨物賃率はこれを種々に分類することができる。

1 貨物賃率をあらかじめ定めて公表し利用者がそれにしたがって貨物運送契約を結ぶか、あるいは貨物託送のつど運送業者と利用者が折衝によって賃率を決定するかによって表定賃率と自由賃率とにわかれる。

2 運送取扱の種別により宅扱賃率、小口扱賃率および車扱賃率等に分類される。

3 割引の有無により**普通賃率**と**割引賃率**または**特別賃率**とに分けられる。

4 貨物賃率の構成からこれを分類すれば均一賃率、距離比例賃率および遠距離通減賃率（累加式と階梯式とに分けられる）がある。

国鉄における現行貨物賃率はすべて表定賃率であり、かつその構成は累加式遠距離通減賃率によっており、その種別は宅扱・小口扱および車扱の3種の賃率でつぎのように大別されている。

1 **車扱賃率** 普通等級に属する1級から12級までの12の賃率と特別等級に属する21級から23級までの3つの賃率とに分けられており、各賃率間の指数は次表のように1級賃率の200を最高とし、12級賃率および23級賃率を最低の75としている。

賃率種別	普通賃率												特別賃率		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	21	22	23
指数	200	160	130	110	102	98	95	91	87	83	79	75	85	80	75

2 **宅扱賃率** 集貨配達賃率と駅託配達賃率とがあつて、小口扱賃率と同様に普通賃率とその基本賃率（集配料を除いた賃率）から2割を減じた特別賃率から成立しているが、小口扱賃率と異なり、配達料（集貨の場合は集貨料も）が基本賃率に加算されていて普通および特別賃率のほかに2割増、5割増、10割増および20割増の賃率が設けられている。

3 **小口扱賃率** 賃率構成の基本は宅扱賃率と同じである。貨物賃率にはさらに割引賃率が例外的に設けられているが、そのおもなものは貨物割引賃率表として貨物運送規則別表に掲げられている。

貨物賃率が高いか低いかを比較検討するための尺度として、1トン1キロ平均の貨物運賃収入を用いることがある。この1トン1キロ平均貨物収入を**平均貨物賃率**とも称する。平均貨物賃率は一定の期間内の貨物運賃収入をその期間内に輸送した貨物トンキロで除したものである。これは車扱貨物、宅扱貨物、小口扱貨物等の区別によって計算することができ、また車扱貨物中の輸送量の大きな主要62品目について、1品目ごとに計算することもできる。平均貨物賃率の計算方式を示せばつぎのとおりである。

$\frac{\text{特定主要品目貨物運賃収入}}{\text{特定主要品目貨物トンキロ}} = \text{特定主要品目平均貨物賃率}$

$\frac{\text{車扱貨物運賃収入}}{\text{車扱貨物トンキロ}} = \text{車扱貨物平均貨物賃率}$

$\frac{\text{宅扱貨物運賃収入}}{\text{宅扱貨物トンキロ}} = \text{宅扱貨物平均貨物賃率}$

$\frac{\text{小口扱貨物運賃収入}}{\text{小口扱貨物トンキロ}} = \text{小口扱貨物平均貨物賃率}$

$\frac{\text{総貨物運賃収入}}{\text{総貨物トンキロ}} = \text{各種平均貨物賃率}$

以上のようにして計算した1トン1キロ平均貨物賃率を物価と対比して運賃の高低を検討し、またはこれと運送原価と比較して経営上の採算を判断することが行われ、あるいは予定輸送量にこれに乗じて貨物運賃の予定収入を推算する資料ともされている。→運賃。貨物特別賃率。

参考文献 高橋秀雄著 鉄道賃率制度論。（関根昇一・青木左京）

かもつちうちしょ 貨物通知書 貨物を受託した場合に鉄道が発行する帳表であつて、運送契約の内容を証明する証拠証券であると同時に、運賃料金の収入証票である。本書は運送義務の履行および収入の実行を主目的として設定されたもので、対外的には貨物の運送引受、運賃料金の收受等運送契約の内容を証明する証拠書類であると同時に、対内的にはその運送・引渡し上の義務を履行し、かつ運賃料金の収入の実行および調定上における収入証票である。荷送人に交付する本書の甲片は、現品の受取りその他運送契約上の証拠書類として交付するもので