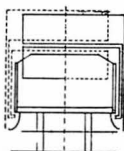


ブを敷き全貨物積載後積荷の上部において交差し、ロープの両端を下垂し、ロープ掛に緊締する積荷締をいう。巻締は主として角木材のような貨物の積荷締に用いられる。

2 段巻締 巻締を2段に行う積荷締をいう。すなわち第1段の貨物を巻締後ロープの両端を上方に交差しおき、さらにその上に第2段の積付をしその積荷上にまたロープを交差し、最後にロープ掛に締結する。この積荷締は丸太材・鉄管等の円滑な貨物で輸送中沈下しやすいものに用いられる。2段巻締はロープが数回積荷の層中にそう入されるので積荷が沈下するにしがた、ロープはその間隙(かんげき)にくいこむので常に緊張を保つ点の特長とされている。

1. 2 段 巻 締

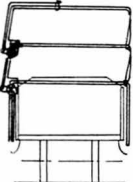


3 段巻締 巻締を3段に行う積荷締をいう。すなわち2段巻締後ロープを上方に交差しおき、その上に3段の積荷を積載後両端を上方に交差し最後にロープ掛に締結する。

からみなわ 積荷相互を一体化して積荷の転落・移動を防止するため、わらなわ類で積荷をくくり合わせることをいう。小形貨物に施される。

千鳥がけ 積荷相互を一体化するため小なわ類で貨物相互をちどりが歩いた跡のようにくくり合わせることをいう。

2. 千 鳥 が け



くくり締 側板内または床板面上に貨物積載後ロープを相対するロープ掛に緊締の上引戻して積荷上段の片側にロープをくくり掛輪を掛け端を垂下しておく。さらにロープの上に第2段の貨物を適当に積載したのち、その上に垂下しておいたロープを反対側の第1段積荷上のロープにくぐらせてもどし、かけ輪に通して、第2段の積荷の上方の片側に、ふたたびロープをくくりかけ輪を設ける。これを順次2段・3段に行い最後に上部に緊締する積荷締である。なお積荷上段の両側にロープをくくり、掛輪を設けて順次上段に締めつけるくくり締もある。

編 巻 締 下段の積荷を巻締、上段の積荷を編上締とする積荷締をいう。すなわちロープを貨車床板面または貨車側板内の適当の箇所に敷いておき、その上に貨物積載後その上部においてロープをとりかわし、その両端を両側のロープ掛に緊締後交差しおき、さらにその上に貨物を積載し締めつけ、ゆるまない適当な方法で仮じめし、順次これを上段におよぼして積み終り、後両側のロープ掛に緊締する積荷締をいう。

縫巻締(ぬいまきじめ) 下段の貨物を巻締、上段の貨物を縫上締とする積荷締をいう。すなわちロープを貨車床板面または貨車側板内の適当の箇所に敷いておき、その上に貨物を積載後その上部においてロープをとりかわし、その両端を両側のロープ掛に緊締後交差しおき、さらにその上に貨物を積載後外側および上部の貨物を各個ごとに縫上げる積荷締をいう。縫巻締は電柱類を積載する場合に用いる。

馬蹄掛(ばていがけ) 積荷締のロープをロープ掛に、または建木締のロープを建木またはステークにまきつけずに単に引掛けることをいう。



ロープ締 網締ともいう。ロープをもって貨車に積載した貨物が移動しないよう胴締・積荷締・建木締を行うことをいう。

1 段 締 一對の建木に対し、1箇所に施す建木締をいう。

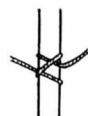
2 段 締 一對の建木およびステークに対し、2箇所に施す建木締をいう。通常つぎの位置に施される。

下段は側板上貨物積載高さの $\frac{1}{4}$ に相当する箇所、上段は側板上貨物積載高さの $\frac{3}{4}$ に相当する箇所。

3 段 締 一對の建木およびステークに対し、3箇所に施す建木締をいう。通常つぎの位置に施される。

下段は床板面上から貨物積載高さの $\frac{1}{4}$ に相当する箇所、中段は床板面上から貨物積載高さの $\frac{2}{4}$ に相当する箇所、上段は床板面上から貨物積載高さの $\frac{3}{4}$ に相当する箇所。この3段締は長物車に木材等を積載した場合に多く用いられる。

積荷締におけるロープの終端をロープ掛に結ぶさいにはかこ結が用いられる。かこ結はとっくり結・ひょうたん結・舟子結ともいい、ロープをつぎのように他物に結びつけることをいう。



① **両括巻**(りょうくくりまき) 対立した両建木ともにロープ掛をする建木締の巻き方をいう。

② **片括巻** 対立した建木的一方をロープ掛とし、他の一方を馬蹄掛とする建木締の巻き方をいう。(海野善蔵)

かもつのけいかくゆそう 貨物の計画輸送 輸送能力が輸送需要に応じられない場合に、特定の物資について輸送量の目標を設けて、相当長期にわたって計画的に輸送することをいう。計画輸送に類似するものに定量輸送がある。これはおおむね1箇月以上の期間にわたって、毎日ほぼ一定量を託送できる貨物を計画的に輸送するものであるが、定量輸送を必要とするのは、主として生産および取引のつう上実施されているもので、計画輸送ではないが、輸送能力が不足している場合にその輸送量を計画的に規正するときは計画輸送である。

輸送には時期的に、線区的にあるいは内容的に、輸送需要に対して輸送能力が十分にに応じられない場合が起るものである。この場合には輸送能力の限度において輸送が抑制されるわけであるが、これは全般の物資に対して行われるものであるから計画輸送とはいわない。

戦時・事変またはその直後においては輸送能力がいちじるしく不足し、輸送を統制していた時代には計画輸送が多く実施されていたが、輸送の情勢が緩和するにしたがって計画輸送を必要とする場合も少なくなる。

現行の貨物輸送手続においては、出貨および輸送の情勢により必要があると認められる場合は計画輸送を行うものとし、その時期および方法については別に定めることとしている(酒本昇)

かもつのさいていじゅうりょう 貨物の最低重量 運送契約の対象となる貨物1口の数量は、その量の多少にかかわらず運送の単位となるので、これに対応する運送原価としては、運送数量に比例しない一定のものを必要とする。この経費を償うための1つの手段として貨物運賃計算重量に最低重量を設けている。

国鉄における現行最低重量は、つぎのように定められている。

1 宅扱および小口扱 30 kg

2 車 扱

(1) 貨物等級表上減トン数の表示のない貨物

自動車線にまたがり運送するもので、自動車線発となるもののうち貨物の長さ8mをこえるものは20 t。

(2) 貨物等級表上減トン数の表示ある貨物

ア 1車を使用する場合 使用貨車の標記トン数から所定の減トン数を控除したトン数。

イ 2車以上を使用する場合 各使用貨車の標記トン数の和から所定の減トン数の和を控除したトン数。

ウ 自動車線にまたがり運送するもので自動車線発のものは