

の列車に連結するときは、ほかの集結列車に責任数の集結ができなくなる場合は、なるべく遠距離行貨車を連結することができる。

4 ローカル列車および中間解結混合列車 組立駅間における急送品列車または輸送力列車で解結できない貨車で組成する。

5 代用列車 代用車で組成しなお牽引(けんいん)余力がある場合は、その他の近距離行貨車および急送品列車または輸送力列車の通過駅発着の貨車を連結する。多くの線区においてはローカル列車と代用列車とが併合されているのが普通である。

6 旅客および混合列車 相当停車時間のある組立駅以遠行の貨車を連結する。

なお組立駅における組成順序すなわち貨車の連結位置は、とくに定めてあるものを除きもっとも近距離行の貨車を前部とし、以下到着距離の近いものから駅順に配列組成しなければならない。ただし組立駅間において貨物の積卸をする代用車は、別にこれを1群とし列車の後部または指定された位置に連結しなければならない。停車時間の関係またはその他やむをえない事由によって、前述の組成をすることができない場合にはつぎの組立駅以遠行の貨車を後部にし、駅順に整理したつぎの組立駅までの各駅行貨車を連結するのである。

支線および杜線行貨車はその分岐駅または接続駅着の貨車とみなして組成するのである。

中間駅において発送整備車を列車に連結する場合は、列車乗務員の指示する箇所連結し、また列車指定貨車および急送品積車等で、とくにつぎの組立駅において特殊入換作業をするような場合で、その組立駅から連結順序を指示した場合には、これにしたがって貨車の連結を行わなければならない。

貨物列車の組成についてつぎのような貨車の連結制限がある。火薬表示票を使用した貨車および「ガス甲」と付記した連結注意表示票を使用した貨車は、旅客列車または混合列車に連結することはできない。ただし貨物列車が運転していない線区でやむをえずこの貨車を輸送する場合には、2軸貨車1車にかぎり客車から6軸以上隔離し、混合列車で輸送することが認められている。(菅野太次)

かもつれっしゅそうりょく 貨物列車輸送力 貨物列車の輸送能力をいう。すなわち一定区間を運転する貨物列車の牽引(けんいん)力の総和である。貨物列車の牽引力がその列車に連結される貨車の構造、貨物積卸作業、構内入換作業、貨物積卸場、列車着発線の長短等の関係によって、連結すべき貨車に制限を受ける場合には、輸送力から制限車数を減じたものが実際の輸送能力として示されるのである。

国鉄における列車の牽引力は、種々の形式構造の異なる貨車を統一した両数で計算する関係から、重量10tをもって1両と計算する換算両数を使用している。したがって輸送力には換算両数をもって示す場合と、さらにこれを現車に還元して示す場合とがある。現車に還元する場合には、その区間における現車1両当りの平均換算両数の実績を求め、これでその区間における輸送可能換算両数を除して現車数を求めているのである。

貨物列車の輸送力を算定し、また各線区における貨物列車の実体をは握し、輸送力の過不足を調査するために、組立駅においては毎日列車乗務員から提出された貨車解結通知書により、組立駅間の最小輸送力区間における最大輸送車数について調査した、貨車輸送成績報告(ケスホと称せられている)を鉄道管理局に報告しており、とくに指示する区間および期間については、支社を経て本社に報告している。これは日々の線区別・区間別の列車運転状況、輸送貨車数の実績、輸送力に対する過不

足状況および個々の列車に対する経済運転状況をは握し、日々の輸送手配の資料とするとともに、列車時刻改正または列車増発計画等の重要な基礎資料として使用しているのである。

貨物列車を運転する場合には経済的に運転することが必要であることはいうまでもない。したがって輸送車数の少ないときはある程度まで列車の運転を休止し、また輸送車数が多いときは不定期貨物列車の全運転、臨時貨物列車を増発するなど最大輸送力を発揮する等の輸送力の調節を行い、経済的の列車運転措置を講ずるとともに貨車流動を円滑に行わねばならない。

輸送担当者は常に貨車流動状態に留意し、輸送形態を乱さない範囲内において定期貨物列車の運休、不定期・臨時貨物列車の運転計画等臨機の貨物列車の運転手配を講ずるのであるが、以上の列車運転手配を行ってもまだ貨車輸送が至難な場合は、迂回(うかい)輸送または輸送制限手配を行い、輸送の混乱を防止するよう努力している。このような諸種の輸送手配を講ずることを輸送力の調節と称している。(菅野太次)

かもつわりびきうんちん 貨物割引運賃 鉄道運賃は公正の原則にもとづき恒久的・普遍的でなければならないといわれているが、国民経済的あるいは社会政策的な要請にこたえるため、または鉄道の経営政策的見地からこの原則の例外を設けて、総合的な運賃構成のもとにその運用をはからなければならないことが少なくない。このように例外的に設ける運賃を基本的運賃に対して例外運賃といい、基本的運賃から一定の割引をした運賃を割引運賃という。したがって割引運賃は例外運賃の一種である。

運賃割引の形式には、一定の条件のもとに割引した貨率を適用する場合と、条件の成就によって一定運賃を割もどす場合があり、前者はさらに割引された貨率をそのまま適用するものと、割引率を示し規定の貨率からその割引率によって計算した運賃を差引くものとの2つに分れる。国鉄において昭和32・3まで施行していたトン扱貨率は割引された貨率をそのまま適用するもので前者に属し、災害物資に対する割引および金鉱石に対する割引は後者の形式によっている。割もどしの形式には出賃責任付運賃割もどし制度による割引がある。また運賃割引には特別貨率や災害割引のように恒久的なものと、社会経済上の変化に応じて設定される臨時的なものがある。貨物運賃における単行公示によって行う運賃割引は、期限をかぎって施行するものが多く、これらは運賃の臨時割引とも称せられる。(関根昇一)

かやくるいうんそうきそく 火薬類運送規則 火薬類取締法(昭和25年法律第149号)にもとづき、昭和25年運輸省令第86号をもって制定されたもので、鉄道および索道による火薬類の運送に關して必要な規制を設けて、火薬類による災害を防止し公共の安全を確保することを目的としている。この規則の制定に伴ない、従来の火薬類鉄道運送規程(昭和14年鉄道省令第2号)は廃止された。この規則は鉄道および索道による火薬類の運送に適用される。船舶による火薬類の運送については別に危険物船舶運送及び貯蔵規則(昭和9年通信省令第14号)が適用されるが、鉄道連絡航路において火薬類を貨車積のまま運送する船舶については、港内において赤旗または赤灯を掲げべきことに関する同規則第21条の規定を除き、同規則は適用されないで、すべて鉄道による運送として火薬類運送規則の規定が適用される。

この規則は全文35箇条からなり、第1章総則としてこの規則の適用範囲を定め、運送機関および火薬類の種類を規定している。第2章は鉄道による運送と題し運送のできない火薬類、運送の申込および承諾は24時間前になすこと、火薬類の受授は貨