

は集配各 800 円を収受する。現在数 10 個、自重 800 kg。

国鉄のほか日本通運では小口の一般雑貨を対象とする 4～17 立方尺の小形コンテナ約 4 万個を製作し賃貸している。賃貸料金は規格および契約の方法（随時契約または専用契約）により、さらに随時契約のものは運送距離によって区別されている

が、その一例を示すとつぎのとおりである。

- 1 専属貸付のもの 4 立方尺密閉式 1 箇月 310円
- 2 随時貸付のもの 4 立方尺密閉式 400 km まで 1 回につき 150円

(片山伊与吉)

## さ

**ざいか 在貨** 鉄道に運送を申込んだ貨物またはその数量をいう。鉄道が貨物を輸送する場合には、あらかじめどれだけの貨物が出貨されるかを判断する必要がある。このため現実の輸送需要を在貨という名称で調査するのである。在貨は輸送需要を測定するためにもっとも基本となるものであるから、その名称・分類・調査範囲などは、時代の推移とともにいろいろ変化してきた。これを調査するように規定されたのは大正 8 年の貨車および貨車付属品運用手続の制定のときであるが、在貨の名称を使用することになったのは昭和 15 年の貨物輸送手続の改正以降である。

在貨は定量在貨と普通在貨の 2 つに分けられている。定量在貨とはおおむね 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つぎの貨物の 1 日分託送希望トン数をいう。

- 1 鉱山または採掘場における石炭類・石類・鉱石類・石油類
- 2 港湾における入津物資
- 3 生産地および集散地における穀類・塩類・薪炭類・木材・石油類
- 4 生産工場における製品
- 5 その他の大量貨物。

**普通在貨**とは定量在貨以外の在貨をいうのである。在貨を調査する目的は、鉄道が貨車の配給その他の運送手配を講ずるために、出賃要請を調査する必要があることと、要請が鉄道の輸送能力をこえる場合に、これに対応する特別な手配が講じられなければならないから、その判断をするためである。したがって在貨の調査は正確でなければならない。このため調査は現品の確認を本位としている。そして定量在貨については、貨主について生産・貯蔵の実情を調査して確かめるようにし、また普通在貨については、

- 1 駅構内にもち込んであるもの、または駅構内で陸揚げを待た中の船積のものは、貨物運送状を提出の際、現品と対照すること。ただしそのつど対照することの困難な駅においては、鉄道管理局の指示を受けて、調査日または 1 日中の回数を定めて対照することができる。

- 2 駅構外にあるものは出賃伝票、貨主の送状、出庫伝票の謄本などの信頼できる資料の提示を求め、運送状と対照しこれを行うものとする。なおできるかぎり現品についても確認すること。

- 3 貨物運送状提出の必要のないものは、実情に応じて、もっとも信頼できる方法により確認すること。

などによって、その調査の正確を期している。定量在貨は貨主も一定しており、出賃も定形的であるから、調査が比較的容易であるが、普通在貨は貨主も不定で、出賃も浮動性なものが多くは握がむずかしい。在貨を 2 つに分けた理由は、定量在貨は生産と消費の関連から 1 日ほぼ一定量の取引を必要とするもので、したがって輸送が定形的に行われないと、生産または消費計画にそごをきたすおそれがあり、また鉄道としても定形的な輸送を行うことによって、能率が高まる場合が多いので、輸送の対象として普通在貨と分けてみるのである。

将来鉄道に託送されるものと予想される物を**背後在貨**という。背後在貨は今後の出賃を判断し、輸送の手配を準備するために必要なものであるが、これは物資別にも、地域的にもそれぞれ特殊性があり、そのは握は在貨よりも困難である。その調査範囲は、鉄道管理局が各駅の事情を考慮して指定することになっている。(酒本 昇)

**さいがいむせん 災害無線** わが国は地理的条件により、毎年冬期は雪害、夏期には風水害等を繰返しており、そのため交通および通信の途絶が併発している。国鉄においては昭和 10 年頃から交通・通信の途絶の際に急連絡用として、また通信線路の代用として無線通信を研究してきた。これが災害無線のはじまりであり、高山・富山間が実験箇所であった。昭和 20 年以降戦災復旧の一端として、全国 128 箇所の要地に無線電話送受信機を配置し災害時に活躍している。昭和 28 年以後国鉄の災害無線は、陸上移動無線として災害時以外にも使用できるようになった。——固定無線。(柴内五郎)

**さいがいわりびき 災害割引** 震災、風水害、海しょう、爆発等の非常災害に際して、応急的に必要な救助を行い、災害り災者の保護と社会秩序の保全を計るために、鉄道が行う公共的運賃割引の一種である。明治 24・10 に発生した濃尾地震に対し、り災者を救助するため救じゅつ品に対しては無賃の取扱を、救護材料等に対しては運賃の割引を行ったのが、わが国の鉄道における災害割引の最初であるが、災害割引の適用について実施規定およびその内規が定められたのは比較的新しい。

現行規定による災害割引は国鉄においては昭和 23・7 法律第 112 号国有鉄道運賃法第 8 条、地方鉄道においては昭和 10・5 鉄道省令第 1 号、地方鉄道運賃割引規程第 4 条、軌道においては昭和 10・5 鉄道省令第 2 号、軌道運賃割引規程の規定にもとづき貨物においては、貨物運送規則別表貨物割引率表および連絡運輸規則において、小荷物においては、旅客および荷物運送規則および連絡運輸規則において、つぎのように定めている。

品名	発着駅	扱種別	賃率	適用期間
災害り災者救じゅつ用寄贈品	国鉄線および社線	小荷物扱	無賃	1 月
災害り災者救護材料	国鉄線および社線	小荷物扱	無賃	1 月
災害り災者用物資	国鉄線および社線	小口扱	5 割減	3 月
災害り災地用応急工事材料	国鉄線および社線	小車扱	5 割減	15 日

この割引の適用については、国鉄においては営業局長の承認したものにすぎず、災害発生の際の品名、発着駅、扱種別、賃率、期間、荷送人、荷受人および証明方法等を総裁達で限定して実施している。(関根昇一)