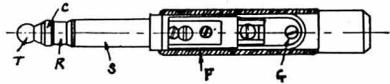


(2) 支払額 ア 配偶者および子の中 1 人月額 600 円 その他の者月額 400 円。

3 扶養手当の制度は、第 1 次世界大戦時にヨーロッパにおこったものであるが、その性格は初めに述べたとおり生活給であるために、基本給等と異なり労働の対価として支払われるものではない。扶養手当の制度を設けた先進国であるフランスにおいて、その初期には (1) 基本給の水準を低める (2) 独身者と既婚者との分裂を策す等の理由により、労働者側から反対された例もあるように、独身者および扶養親族の少ない者等との関係で問題の多い制度である。現在の世界各国の状況をもみても国家が手当を支払うとか、家族手当基金組織（企業主がきよ金して家族手当基金を作り、労働者は雇用主から支払いを受けず基金から受ける）が給付をする例が増えている。経済の安定に伴ないこのような生活給は、社会補償・基金制度等によって賃金と切離した方が同一労働同一賃金の本質論からいっても妥当とみられている。（斉藤愛三郎）

ブラグ (英) plug 接続ひもの先端に取付け、これと対応するジャックにそう入することにより回路を形成するもので、図は共電式 110 号ブラグの外形を示す。



T はチップ (tip), R はリング (ring), S はスリーブ (sleeve) で、ジャックのそれぞれの接点に接触する。C はデッドカラー (dead collar) と称しジャックにそう入の際、チップとリング間の電氣的短絡を防ぐ。F はファイバーのさやで、G なるねじにより胴(どう)に取付けられている。そのほか特殊のものとして扱者電話機用の両頭ブラグ、本配線盤の試験弾器にそう入し、複線を同時に分割試験する試験ブラグ等がある。（相原 茂）

ブラジルのてつどう ブラジルの鉄道 ブラジルは南北両米大陸を通じて面積では第 1 位、人口ではアメリカ合衆国につき第 2 位である。鉄道の延長は第 4 位を占め、面積 1,000 km² 当り 4.4 km、人口 1,000 人当り 0.7 km になっている。

ブラジルの工業生産の約 65% はサンパウロ州に集中し、鉄道網はリオデジャネイロおよびサンパウロを中心とする地域に発達しているが、その他の地域では海港から内陸に向って延びる短距離の鉄道が大西洋岸に散在しているにすぎない。したがって数年来鉄道の建設は、これらの分散する鉄道を相互に連絡して南北に直通させる目標のもとに進められてきた。現在まだ連絡の完成しない区間があるが、近い将来に完成するものと期待されている。

鉄道は約 45 の独立した鉄道として経営されている。大部分の鉄道は国有または州有で民有は少数である。一般的に 1941 年運輸公共事業省 (Ministerio da Viação e Obras Publicas) 内に設置された国有鉄道部 (Departamento Nacional de Estradas de Ferro) の監督を受けるが、一部の鉄道は運輸公共事業省の直轄のもとに自主的経営を認められている。1952 年末の線路延長総計は 37,019 km になっているが、所有別、経営別の内訳は表のとおりである。

現在北部および北東部の鉄道を統合して 3 つの鉄道に再編成する計画がある。また西辺境のポルトヴェローを基点とするマディラマモレ鉄道をアララクアラ鉄道と接続してサンパウロに連絡するため、新線の建設が計画されている。線路の大部分は軌間 1.0 m で約 33,500 km、その他は 1.6 m 軌間が約 2,500 km、0.76 m および 0.6 m 軌間が約 1,000 km ある。電化区間は約 1,600

所有別	経営別			合計	所有別比率
	連邦政府	州政府	民間会社		
連邦政府	20,899 ^{km}	7,805 ^{km}		28,704 ^{km}	77.54%
州政府		3,520		3,520	9.51
民間会社	連邦政府免許		1,446	1,446	3.91
	州政府免許		3,349	3,349	9.04
合計	20,899	11,325	4,795	37,019	100.00
経営別比率	56.46%	30.59%	12.95%	100.00%	

km である。

ブラジルの国鉄は毎年欠損を出しているため、その経営の健全化のために徹底的な改革が提案され、現在、全額政府出資による株式会社のもとにこれを統合する計画が進ちょく中である。

各鉄道のうち輸送量の比較的大きいものについてみればつぎのとおりである。

1 セントラル・ド・ブラジル鉄道 (Estrada de Ferro Central do Brazil 国有国営) 本線はリオデジャネイロからサンパウロ、ペロオリソンテ、ピラボラ、モンテスカラロに通じている。リオデジャネイロおよびサンパウロの近郊線は電化されている。線路延長は 1.6 m 軌間が 1,486 km、1.0 m 軌間が 2,105 km で、電化区間は 494 km である。1953 年の貨物輸送トン数は 5,747,223 t、1 t 平均輸送キロ 310 km、旅客輸送人員は 1,017,974 人、1 人平均乗車キロは 72 km である。本庁所在地：Praca Dr. Christiano Ottoni, Edif. D. Pedro 11, Rio de Janeiro。

2 レオポルディナ鉄道 (Estrada de Ferro Leopoldina 国有国営) 本線はリオデジャネイロ＝カラティンガ間およびトレリオス＝マヌアス間を連絡している。リオデジャネイロ近郊線の旅客輸送がとくに多い。線路延長は 3,057 km、軌間は 1.0 m である。1952 年の貨物輸送トン数は 2,126,207 t、1 t 平均輸送キロ 167 km、旅客輸送人員は 35,930,924 人、1 人平均乗車キロ 20 km である。本庁所在地：Estacao Barao de Mana, Avenida Francisca Bicalho, Rio de Janeiro。

3 パウリスタ鉄道 (Cia Paulista de Estradas de Ferro 民有民営) 本線はジュンディアイからコロンビアに通じている。線路延長は 1.6 m 軌間が 864 km、1.0 m 軌間が 1,229 km、0.6 m 軌間が 62 km、電化区間は 452 km で、電力は直流 3,000 V が使用されている。1952 年の貨物輸送量は 3,424,375 t、1 t 平均輸送キロ 232 km、旅客輸送人員は 12,017,000 人、1 人平均乗車キロ 95 km である。本社所在地：Rua Libera Badaró, 39-7°, San Paulo。

4 サントス・ア・ジュンディアイ鉄道 (Estrada de Ferro Santos a Jundiai 国有国営) 本線はサントス港とサンパウロおよびジュンディアイを連絡している。線路延長は短い非常に多量の客貨を輸送している。線路延長は 139 km、軌間は 1.6 m で全線が複線である。電化区間は 87 km で 2.5% の勾配を持ち、電力は直流 3,000 V が使用されている。1953 年の貨物輸送トン数は 6,638,895 t、旅客輸送人員は 42,577,810 人である。本庁所在地：Blumenau, Santos Catarina。

5 ソロカバナ鉄道 (Estrada de Ferro Sorocabana 国有国営) サンパウロからブレス、エビタシアおよびサントスに通じている。線路延長は 2,166 km、軌間 1.0 m で 336 km が電化されている。電力は直流 3,000 V が使用されている。1952 年の貨物輸送トン数は 5,139,514 t、1 t 平均輸送キロ 365 km、旅客輸送人員は 15,053,000 人、1 人平均乗車キロ 63 km である。本庁所在地：San Paulo, S. P.。