

ブを止めたまま罐内を減圧状態に放置し、油の滴下回収をはかる。然るのち開戸、枕木を取出す。

(2) 樹種群 注入に際して樹種を注入の難易により3群に分け注入操作を変えている。第1群は注入容易か(あかまつ・くるまつ・にれ等)または圧力・加圧時間を大にしてもその効果のほとんどないもの(ひば、せんのき、くり、しおじ、たぶ等)、第3群は圧力・加圧時間を大にして入念に注入すればその効果のいちじるしいもの(しい・ぶな・かんば・なら等)、第2群はその中間のもの(ひのき・つが・からまつ・くるみ・かえで・あさだ・しで・いすのき等)である。

(3) 注 入 量 現 第2表 枕木の樹種別平均注入量

行注入法では辺材部分のみに注入可能であるが、その辺材体積が枕木個々で大差があるので注入量の偏差が大きい。したがって規格には1本当りの注入量は規定せず、辺材部に完全に浸潤するように操作法を定めている。しかし多数の平均をとると樹種別注入量におのずから傾向があり第2表に例示する。

樹 種	クレーソート油平均注入量 kg/枕木1本当り
ぶ な	14.1 (B ₁) 12.2 (L ₁)
か ん ば	11.4 (L ₁) 7.3 (R ₁)
に れ	6.4 (R ₁) 10.3 (L ₁)
な ら	4.4 (L ₁) 6.4 (B ₁)
せ ん	6.3 (L ₁) 4.9 (R ₁)
あ か ま つ く る ま つ	5.6 (R ₁) 13.1 (L ₁)
か ら ま つ	3.3 (L ₂)
つ が	7.1 (L ₂)

(国鉄防腐工場・昭27,28,29年度平均
B, L, Rはそれぞれ第1, 2, 3, 方法。そ
の下の数字1, 2, 3は樹種群別)

7 付 未乾燥材の注入促進法としてブルトン法 (Boulton process), スチーミング・アンド・バキューム法 (steaming and vacuum), ペーパー・ドライイング法 (vapordrying) 等があり、わが国でも採用される気運にある。

参考文献 国鉄業務研究資料。防腐木材協会 木材防腐の手帳 昭28。田村 隆 木材の防腐 昭27朝倉書店。木材工業 (月刊)。J. D. Maclean, Preservative treatment of wood by pressure methods, 1952。U. S. Dep. of Agri. G. M. Hunt, G. A. Garratt, Wood preservation, 1953, McGraw-Hill. Proceedings of the American wood-preserver's association (年刊) (米)。Mahlke-Troschel-Liese, Holzkonservierung, 1950, Springer. Bulletines of the American Railway Engineering Association. (不定期) (米)。(山名成雄)

ましうんちん 増運賃 旅客が有効の乗車券を所持しないで乗車したり、荷送人がその申出でと異なった品名、重量の荷物を託送した場合、鉄道が制裁的意味合いで収受する運賃。鉄道営業法および昭和17年の改正前の鉄道運輸規程においては、上記のような場合に収受する運賃の用語として割増賃金なる語を用いていた。これは増運賃と同義語であって、鉄道は原則として鉄道営業法、鉄道運輸規程等にもとづいて増運賃を収受しているのであって法令上増運賃を収受し得る場合はつぎのような場合である。

1 旅客が不正乗車等をした場合

鉄道営業法第18条第2項は、有効の乗車券を所持しないかまたは乗車券の検査をこぼみ、もしくは取集めの際乗車券を渡さない者は鉄道運輸規程の定めるところによって、割増賃金を支払うべきことを規定しており、鉄道運輸規程第19条は右規定を受けて、鉄道はかかる場合旅客が乗車した区間に対する相当運賃およびその2倍以内の増運賃を請求することができる。

2 禁制品を客車内に持込んだ場合

鉄道運輸規程第24条は (1) 爆発質・自然発火質・腐蝕質

その他危害を他におよぼすべきおそれがある物品 (携帯制限をこえない火薬類を除く) (2) 酒精・油類その他引火し易い物品 (旅行中使用する少量のものを除く) (3) 暖炉およびこんろ (懐中用のものまたは直ちに使用し得ざるものを除く) (4) 死体 (5) 動物 (鉄道において客車内に携帯することを許諾した小動物で、同乗者に迷惑をかけるおそれのないものを除く) (6) 不潔・臭気等のため同乗者に迷惑をかけるおそれのある物品、等を客車内に持込んだ場合、または持込もうとした場合は、乗車券に記載してある通用区間、もし旅客が有効の乗車券を所持していないときは、乗車列車の運転区間に対する相当運賃およびその10倍以内の増運賃を請求することができる。また持込物品が前記(1)または(2)に該当する物品であったならば、鉄道はさらにその重量1kgにつき1,000円以内の増運賃を請求することができる。

3 物品の無賃運送をはかった場合

貨物の付添人が貨物の管理上必要でない物品を貨車内に持込んだり、他人の持込手荷物をよそおって客車内に物品を持込んだり、鉄道固有の物品であるかのごとくよそおって物品の無賃運送をはかり、運賃をほ脱しまたはほ脱しようとした場合、鉄道は前項の場合と同様な増運賃を収受することができる (鉄道運輸規程第35条)。

4 運送状記載相違の場合

鉄道運輸規程第59条によれば、運送状に記載されている貨物の品名・重量その他により計算した運賃が正当運賃に不足している場合は、鉄道はその不足額とその10倍以内の増運賃を請求することができる。

5 手荷物として託送することができない物品を手荷物として託送した場合

この場合も前号の場合と同様増運賃が収受できる (鉄道運輸規程第46条)。

増運賃を収受し得る場合およびその額は上記のように法定しているが、上記の場合と権衡を失しない程度の事由による場合は、上記以外の場合であっても鉄道が定める運送約款で増運賃を収受し得るものと解されている。国鉄においては旅客および荷物運送規則第121・279・280条、貨物運送規則第69・70条等で増運賃に関して規定している。

増運賃は、制裁的意味合いで収受する性質を帯びているが、その本質は運賃であって損害賠償として収受するものではない。したがって、増運賃を収受する事由と同一の事由によって鉄道が損害をこうむった場合は、鉄道は増運賃のほかに損害賠償の請求権があるのは当然のことである (鉄道運輸規程第59条第3項)。(小林倉雄)

ましちんきん 増賃金 貴重品・獣類等のような特殊の物品の運送をする場合に、鉄道にとくに損害賠償責任を負わしめるため荷送人が普通運賃以外に支払う運賃をいう。増賃金の性質は、保険契約における保険料または要償額表示制度の下における表示料に似ているが、運送に対する報酬として支払われるものであるから運賃たる性質を否定することはできない。

増賃金を支払って損害賠償責任を鉄道に負担させる制度は、要償額の表示制度が実施された昭和4・4以前の鉄道営業法にあった制度で、当時の法令はつぎのような内容のものであった。

1 貨幣・有価証券その他の高価品を運送する場合に、荷送人が運送を委託する際その物品の種類・性質および価格を明告し、かつ増賃金を支払った場合のほかに鉄道は原則として損害賠償の責任を負わないことになっていた (旧鉄道営業法第11条) から、荷送人が鉄道に損害賠償責任を負わしめるためには、