所定の増賃金を支払わなければならないし，その額は鉄道運輸規程第65条で運送距離25マイル未満価格 100円につき10銭，25マイル以上50マイル未満同15銭，50マイル以上100マイル未満同20銭，100マイル以上200マイル未満同25銭，200マイル以上は200マイルを増すごとに同5銭の割合を超過することができないこととなっていた。

2　牛馬その他の獣類を運送する場合には，荷送人が運送を委託する際価格を明告しないとき，または明告しても鉄道運輸規程により鉄道の請求する増賃金を支払わないときは，鉄道は原則として鉄道運輸規程で定めている最高金額までしか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12条）から，鉄道がそれ以上の損害賠償責任を負担するには，鉄道運輸規程第81条にもとづいて同規程で定めている最高金額をこえる価格につき50マイル未満は10円につき10銭，50マイル以上100マイル未満は同15銭，100マイル以上200マイル未満は同20銭，200マイル以上は200マイルを増すごとに同5銭の割合内の増賃金を請求することができることとなっていた。

参考文献　喜安健次郎著　運送営業。（小林倉雄）

ましりょうきん　増料金　旅客は鉄道・船舶および国鉄自動車に乗車船する場合は，正規の手続によって購求した有効の乗車券類を所持しなければならない。旅客が故意に運賃・料金を免れることを企て，または正規の乗車方法によらないで乗車船をはかる者があるときは，多数の善良な旅客のための旅行秩序を乱し，円満な旅客運送の遂行が期せられないので，かかる行為を防止するために運送約款で定めたその加重料金であり，また不正旅客に対する制裁的料金でもある。（＊増運賃）

つぎに増料金を収受する場合のおもなものを挙げるとつぎのとおりである。

1　係員の承認を受けず，急行券・寝台券・特別2等車券・特別2等船室券（以下乗車券類という）を所持せずに急行列車に乗車し，または寝台・特別2等車または特別2等船室を利用したとき。

2　無効となる乗車券類で乗車船したとき。

3　乗車券類検査の際にその呈示をこばみ，または取集めの際に引渡しをしないとき。

4　団体旅客が，券面に表示されている乗車人員をこえ，または小児の人員として大人を急行列車に乗車させ，もしくは寝台・特別2等車・特別2等船室を利用させたとき。

5　旅客が旅行開始後，その乗車券類を紛失した場合であって，係員がその事実を認定できないとき。（平林喜三造）

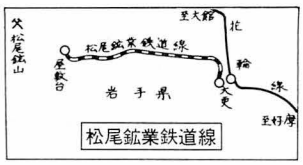
まちづみ　待積　停車場の構外で，特別の承認をうけて一時列車を停止させて，機械，器具，材料などを積込むこと。同様にして取卸す場合は待卸また＊途中卸ともいう。（鳴原吉之祐）

まつうらせん　松浦線　佐世保線有田駅から出て北に進み，伊万里を経て西北方の平戸口に至り，ここから南下して佐世保駅に至る93.9kmの線。長崎線に属し線路等級は丙線である。明治31・8有田・伊万里間は伊万里鉄道株式会社によって開通したが，政府に買収され伊万里線と呼称，昭和10・8平戸口まで開通した。また大正9・3相浦・佐世保間が，昭和8・10肥前吉井・相浦間が佐世保鉄道株式会社によって開通したが，昭和11・10政府に買収され松浦線と呼称，昭和14・1平戸口・肥前吉井間の開通によって有田・佐世保間を松浦線と呼ぶこととなったものである。線名は北松浦半島をとおっているので名付けた。（森　悌寿）

まつおこうぎょう　松尾鉱業（鉄道）

1　事業者の概要

名称　松尾鉱業株式会社，本社　横浜市中区本町，資本金84,000万円，おもな事業硫黄・硫化鉱の採掘製錬加工および販売ならびに地方鉄道業。鉄道従業員246人，保有車両　電気機関車4，客車10，貨車27両。



松尾鉱業鉄道線

沿革　大正3・8会社創立，昭和23・3既設の同社専用鉄道を地方鉄道に変更し一般運輸営業を開始した。昭和26・8全線を電化して現在に至る。

2　地方鉄道線　岩手県下において花輪線大更駅に連絡し，大更から屋敷台に至る延長12.2kmの単線，動力は電気，軌間は1.067mで旅客・貨物運輸の鉄道である。昭和22・5・30専用鉄道を地方鉄道に変更許可を受け，同23・3・15運輸開始した。

3　沿線の観光地　国立公園八幡平。

4　運輸概況

項目＼年度	昭和28	29	30
旅客輸送人員(千人)	396	405	362
人キロ（千）	3,893	3,891	3,540
貨物輸送トン数(千t)	645	701	752
トンキロ（千）	7,859	8,545	9,172
旅客収入(千円)	9,287	9,405	8,706
貨物収入（〃）	212,847	230,138	248,112
運輸雑収（〃）	48	67	119
収入合計（〃）	222,182	239,610	256,937
営業費（〃）	160,363	163,326	169,666
営業利益（〃）	61,819	76,285	87,271
営業係数（%）	72	68	66

（石川　貢）

まつまえせん　松前線　江差線木古内駅から分岐し，津軽海峡にそい松前駅に至る50.8kmの線。函館線に属する簡易線である。

この線は鉄道予定線木古内より大島に至る鉄道の一部に該当し，渡島知内まで昭和12・10，碁盤坂まで昭和13・10，渡島吉岡まで昭和17・11，渡島大沢まで昭和21・12開通し木古内線と称していたが，昭和28・11渡島大沢・松前（旧称福山）間が開通したので線名も同時に松前線と改めたものである。終点松前は明治維新までは松前藩の所在地として京阪，北陸方面の商船はすべてこの地に寄泊し，物資集散の要港として，ほとんど全道の利権を掌握する市場であったが，函館の開港とともに漸次衰退し，現在は往時の繁栄を松前城跡にとどめている。（森　悌寿）

まつもとそういちろう　松本荘一郎　鉄道創設期の功労者として井上勝につぐ人。とくに北海道鉄道の生みの親とされている。岐阜県人。明治初年大学南校に学び，3年米国に留学，工学を修め8年帰朝。9年東京府に奉職。12年北海道開拓使御用掛として北海道炭鉱の開掘，鉄道の建設，道路改良等開拓使の土木に関する事業に当った。13年には開拓使やとい米国人クローフォルドとともに青森・東京間を調査した。15年開拓使が廃止となり，炭鉱・鉄道の工部省移管とともに，権大技長として炭鉱・鉄道の業務に当った。17年鉄道局勤務となり，中山道，直江津線の建設等を担任（工部大技長），19年には鉄道局部長，23年鉄道庁部長等を歴任（この間工学博士となる），26・3井上勝の後をおそって鉄道庁長官となった。36・3・19せい去に至るまで長官職（鉄道局長，鉄道作業局長官）にあった（56才）。（中村英男）