

である。実業学校以上の電気または通信に関する学科を卒業したもので、無線関係の国家検定試験または国鉄の無線掛採採用試験に合格したものから採用する。そのたずさわる業務および無線設備に応じて、電波法に定める特殊無線技士または1・2級無線技術士の免許が必要である。(加藤誠次郎)

むせんく 無線区 国鉄の鉄道管理局の現業機関。そのおもな担当業務は、無線通信設備および高声電話の保守および施工である。これらの通信設備について障害を排除し、その正常な機能を確保するために、所定の検査・試験および修理を行うことを任務とする。函館、青森、新潟、東京、大阪、広島に各地に設置されている。無線区長が置かれ、鉄道管理局長の指揮を受けて助役、事務掛、用品掛、技術掛、無線掛、通信工手、自動車運転士、用品手および雑務手を指揮監督し、無線区に属する一切の業務を処理している。これらの職員を無線区従事員といい、また電気従事員とも呼び約390人いる。(宮坂正直)

むせんこうろひょうしき 無線航路標識 灯火、形象、色彩、音響、電波等の手段により、港、湾、海峡その他沿岸水域を航行する船舶の道しるべとして設けられた目標。すなわち灯台、灯標、立標、浮標、霧信号所、無線方位信号所等を航路標識という。このうち電波を利用したものが無線方位信号で、その主要なものとして無線方向探知局と無線標識局とがあるが、これらを無線航路標識といい、主として航空機に対するものを無線航空標識という。

1 **無線方向探知局** 無線方位測定機を備えて、付近航行の船からの求めによってその方位を測り、これを船に知らせる。船ではこの方位を海図に入れて位置を決めるのである。この業務を行う所が無線方向探知局で陸上にある。

2 **無線標識局** 無線方向探知局とは反対に、標識局は絶えず一定の符合の電波信号を出し、船からその方位を測って船位を求めることのできる仕組みになっている。したがってこれを利用するには船に無線方位測定機を備付けなければならない。→航路標識。

参考文献 運輸省編 航路の標識。(今留光国)

むせんつうしんがかり 無線通信掛 電務区、駅におかれる職で、電務区長または駅長の指揮をうけて、無線通信の送信、受信を行うものである。電波法による特殊無線技士または無線通信士の資格を必要とする。(加藤誠次郎)

むちんこにもつ 無賃小荷物 つぎに掲げる物品は、小荷物として託送があった場合には無賃で運送することとし、これを無賃小荷物と称している。

1 特別扱新聞紙の荷造用包装布・紙または板を返送する場合で、あらかじめ国鉄から無賃扱の承認を受けたもの。

2 災害り災者に対する救じゅつ用の寄贈品または救護材料であって、国鉄が無賃扱を承認したもの。

3 私有犬箱を返送または転送するもの。

無賃小荷物の運送も運送契約にもついてなされるものであるとする説が通説であるが、鉄道においては、救じゅつ用寄贈品および救護材料の場合を除き、小荷物切符を発行せず、便宜第2種駅名札を荷物にくくり付けて運送している。(金田政吉)

むちんそうかん 無賃送還 列車・汽船または自動車が運行不能または遅延した場合に旅客の希望により、発駅または発駅方向の途中駅まで無賃で送還し、また誤乗した旅客を原乗車券の着駅または復帰駅まで無賃で送還する取扱をいう。運行不能または遅延の場合には、原則として送還した区間の旅客運賃の払いもどしを伴う。

1 運行不能・遅延の無賃送還

列車・汽船または自動車が運行不能となり、または遅延した場合は、旅客運送の特性により旅客の保護のために、一般法による債務不履行による損害賠償等の問題として処理することは適当でないで、民法の規定に対して鉄道営業法第17条、鉄道運輸規程第17・18条において無賃送還等の旅客保護に関する規定を設けている。旅客運送制度においてはこれらの法令にもとづき無賃送還の制度を制定している。

(1) 取扱範囲 列車・汽船または自動車が運行不能となった場合、ならびに列車・汽船または自動車が運行時刻より遅延し、そのため接続駅で接続予定の列車・汽船または自動車の出発時刻から2時間以上にわたって目的地に発する列車・汽船もしくは自動車に接続を欠いたとき、または着駅到着時刻に2時間以上遅延した場合。ただし定期乗車券使用旅客にはこの取扱をしない。

(2) 送還駅 乗車券面の発駅または発駅方向の途中駅までとする。往復乗車券・回遊乗車券は現に使用する券片の、また変則乗車の取扱をした乗車券は原券の、それぞれ発駅または発駅方向の途中駅となる。途中駅まで無賃送還の取扱を受けた旅客はその駅で旅行を中止することも、またその駅で通用期間延長の取扱をすることもできる。無賃送還中は途中下車の取扱をしない。途中駅で下車したときは、その駅までの無賃送還として処理する。

(3) 送還列車・汽船・自動車 最近の時刻に乗車券面に表示された発駅に向けて発する列車・汽船または自動車による。この場合最近に発する列車・自動車が急行列車または急行自動車であるときは、べつに旅客が急行券を購求する場合を除き、次の列車・自動車による。旅客が指定した列車・汽船または自動車に乗車船をこぼんだときは無賃送還の取扱をしない。

(4) 送還経路・等級 原則として乗車券面表示の経路または等級による。この場合やむをえない事由によって、乗車券面表示の経路によって送還できないときは他の経路により、また送還列車・汽船に乗車券面表示の等級に相当する等級の車船室の設備がないときは上級の車船室により、上級の車船室のないときは下級の車船室により送還する。

(5) 乗車券面の証明 送還取扱駅においては、原乗車券の裏面に「事故返」と記入して駅名小印を押なつて旅客に所持させ、送還乗車船をさせる。この場合他経路により送還するときは、その指定経路を明記する。

(6) 旅客運賃の払いもどし 無賃送還の取扱をした旅客に対しては旅客の請求により、送還を終えた駅において無手数料でつぎの旅客運賃の払いもどしを行う。ただし回数乗車券使用旅客に対しては旅客運賃の払いもどしをしない。ア 乗車券面の発駅まで送還したときは既収旅客運賃の全額 イ 旅客の希望によって乗車券面の途中駅まで送還したときは、既収旅客運賃から、乗車券面の発駅とその途中駅との間の相当旅客運賃を差し引いた残額。乗車券面の経路と異なる経路で送還中の旅客が、他経路区間の途中駅で下車した場合は、既収旅客運賃から、発駅・途中駅間(最短経路による)の相当旅客運賃を差し引いた残額とする。また途中駅までの送還を受けて通用期間延長の取扱を受けている旅客が前途の旅行を中止するときは、その駅で無賃送還は終了したのとして旅客運賃の払いもどしを行い、さらに発駅まで無賃送還を希望するときは、発駅までの送還を行ったうえ旅客運賃の払いもどしをする。

2 誤乗旅客の無賃送還 * 誤乗。(平林喜三造)

むどうりょくかいそう 無動力回送 機関車の新製配属、鉄道管理局間の配属変更、鉄道管理局内の配置変更、入出場、入