

火格子面積	(8.7ft ²)	0.81 m ²
使用圧	(140 lbs/in ²)	9.85 kg/cm ²
動輪直径	(4ft 4in)	1,321 mm
運転整備重量	(23.08 英トン)	23.47 t
動輪上重量	(17.3 ")	17.58 "
燃料積載量	(5 ")	5.1 "
水タンク容量	(450 ガロン)	2.05 m ³ (高桑五六)

いちじあずかり 一時預り

1 一時預り制度

旅客の利便をはかるためその携帯品を短期間駅に保管することを引受ける制度である。この制度は法令上強制されているものでなく、鉄道が任意に行っているものである。したがって携帯品の一時預り契約は、運送契約とはまったく異なる契約で、物の保管を引受ける寄託契約であって、これに対しては商法中の運送営業に関する規定、倉庫営業に関する規定の適用はない。ただ同法第 593 条に基づき鉄道は一時預り品の保管について善良なる管理者の注意を加える必要がある。

2 一時預り品の取扱

この取扱をする携帯品を一般には一時預り品と称しており、その取扱はつぎのとおりである。

(1) 取扱駅および経営

一時預り品の取扱駅は、各駅で一樣に取扱をすることが理想であるが、設備その他の事情によって取扱をする駅としない駅がある。取扱をしない駅はその旨を手小荷物受付所に掲示している。一時預りの取扱は原則として直営しているが、構内営業として国鉄以外の業者が行っている場合もある。

(2) 取扱禁制品

容積過大な物品その他保管の取扱が困難なものは、一時預りの取扱をすることに適しないので、つぎの物品は一時預りの取扱禁制品としてその取扱をしない。

ア 1 個の長さ 2m (運動用具および天幕用品を除く) をこえるもの。

イ 1 個の容積 0.5m³ をこえるもの。例外として自転車は別に指定した駅にかぎり取扱う。

ウ 危険品・貴重品・動物・死体

エ 他の物品を汚損するおそれがあるもの

オ 腐敗または変質しやすいもの

カ 荷造が不完全なもの

3 一時預り料金

一時預り品の保管に要する費用を補てんするために収受する料金を一時預り料金と称し、一時預り品を引渡す際につぎの料金を収受することとしているが、引取を促進させる意味もあって預け入れの日から 6 日を経過する場合は、つぎの料金の 2 倍としている。

(1) 自転車 1 両 1 日について 30 円

(2) 自転車以外のもの 1 個 1 日について 15 円

4 一時預り品の受授

駅が一時預り品を受付けける場合は、一時預り切符を発行し、その甲片は預け主に交付し、乙片は預り品にくくりつけ、倉庫・戸棚または鎖錠のできる箱に収納して保管するのである。預け主に交付した甲片は、手荷物切符または小荷物切符の甲片と同様免責証券の性質をおびるので、一時預り品を引渡す場合は、甲片と引換えに渡すことが原則であるが、預け主が紛失・き損等のため甲片を提出することができないときは、* 在中品明細書の提出をうけ、正当権利者であることを確認し、かつ預け主の受領印をうけて引渡しをする。(金田政吉)

いちじあずかりきっぷ 一時預り切符 旅客携帯品の一時預りを受けつけた場合に鉄道が発行する帳表であって、一時預り品の預入れ、引渡しに関する証拠証券であると同時に、預り料の収入証券である。

旅客はその携帯品(特殊のものを除く)を一時預けとすることができ、この取扱いは一種の寄託行為である。鉄道は、預け主に交付したこの切符の甲片と引換えに預り品の引渡しをしたときは、その引渡しに関する責任を免れることになるからこの切符の甲片は免責証券であるといえる。

この切符

の様式は甲・乙の 2 片制スタンプ式、青色刷りで、引渡しの正確を期するため甲・乙片にわたって直径 2cm の動輪を赤色で表示さ

日本国鉄 一時預り切符		1951	
預り品 種類	自転車以外の 物品 (1 日に つき何回)	自転車 (1 日に つき)	何回
引渡 日付	()	料金	円
引渡 日付	()	駅	
日本国鉄 一時預り切符			
(預け主)		1951	
預り品 種類	自転車以外の 物品 (1 日に つき何回)	自転車 (1 日に つき)	何回
引渡 日付	()	料金	円
引渡 日付	()	駅	

6.4cm

れている。この切符は物品 1 個ごとに 1 葉を使用し、預り当日の日付を表示、かつ乙片裏面に預け主の住所氏名の記入を求め、甲片は預け主に交付、乙片は物品にくくりつけておく。預け主から引渡しの請求があったときは、甲片を回収し、預り料金を収受して現品の引渡しをし、甲・乙片に引渡し当日の日付を表示する。甲片は駅に保存、乙片は所管審査課に提出、収入調定の資料に供される。(伊藤 孝)

いちじかんていかくしゅつりょく 1 時間定格出力 電気車の主電動機に 1 時間定格電流を流して運転したときの電気車の出力、あるいは主電動機の出力をそれぞれの 1 時間定格出力という。

なお主電動機の出力は温度上昇によりおさえられる。主電動機を 1 時間連続運転する場合にもっとも発熱する部分の温度上昇が、べつに定められた制限に達するような最大電流を 1 時間定格電流という。

また長時間連続運転でもさしつかえない出力を連続定格出力といい、このときの電流を連続定格電流という。

電気車のように負荷が常に間欠的に加えられるものでは、使用上の便利のために 1 時間定格出力と連続定格出力を併記して、その特性が分るようにしてあるものもある。(塚越義寿)

いちじへんでんしょ 1 次変電所 (英) primary substation 発電所から送り出された電力が需用家へ達するまでには、いろいろな目的でいくつかの変電所を経由するのが通例である。とくにわが国の発電所は大部分が水力発電所であるため、需用家までの距離が非常に遠い。したがってこの間に介在する変電所の数も多くなる。1 次変電所は発電所より需用家までの送電系統上における位置により変電所を分類した場合の呼び名であって、発電所に近い方から 1 次変電所、2 次変電所、3 次変電所等と呼んでいる。1 次変電所は発電所より長距離送電線によって送られて来た電力を、最初を受電する通降変電所であって、250KV、140KV、100KV 等から 70KV または 60KV に通降する変電所である。一般に調相機または大容量の電力コンデンサの設備を有する。

2 次変電所 (secondary substation) は一般に消費地の近くに