

(1) 電気、ガスおよび水道料金 (2) 電話料金および水道料金 (3) 定期刊行物購読料 (4) ラジオ聴取料 (5) 郵便切手およびはがき購入代 (6) 電車および乗合自動車の回数乗車券 (7) 渡船料 (8) 自転車税および荷車税 (9) 諸車の鑑札代 (10) 褒賞金(公報掲載のものにかぎる) (11) 荷物公売代金の払もどし金 (12) 構内営業検査用物品代 (13) 荷くずれの積直しその他運送付帯の費用(荷主負担のものを含む) (14) 煙突掃除料 (15) 天災その他事故のため緊急を要する場合に、応急措置に必要な物品代金・人夫賃・炊出費用・直営医療機関以外の医療機関における治療費およびその他の経費(1件1万円以内)。

2のうち(1)~(9)に掲げる経費については、あらかじめ会計長の承認を受けて立替払をすることができるようになっている。

(渡辺耕一)

えきしゅ 駅手 駅におかれる職で関係掛員の指揮をうけて荷物の積卸・運搬・車両の手押入換・電報の配達・室内外の清掃・その他駅の雑務に従事するものである。

駅における採用職であって一般のものは駅手に採用され、一定の期間この職務に従事したのち掛職に昇進してゆくことになる。(加藤誠次郎)

えきしゅせわがかり 駅手世話掛 駅におかれる職で関係掛員の指揮をうけ駅手・予備駅手・荷扱手を指導して荷物の積卸・車両の手押入換・室内外の清掃等の作業を行うものである。(加藤誠次郎)

えきせいけん 駅勢圏 1つの駅を常時利用する旅客または貨物の所在する地域の範囲。すなわち駅の勢力範囲の意。

駅勢圏を決定する要素のうち最も大きなものは駅からの距離であるが、このほかに通路の良否、他運輸機関の状態、取引の形態等によって影響され、その駅の施設・輸送形態等も関係する場合がある。これらの要素をどうみるかによって駅勢圏の定め方は必ずしも一様ではなく、その駅勢圏の調査の目的等によって決定されることとなる。

駅勢圏は隣接する駅の相互間に一線を画して定めるのが普通であるが、場合によっては特定地域を2駅以上の共通の駅勢圏とすることがある。

駅勢圏は必ずしも荷物配達区域と同一ではない。配達区域の共通区域を地域によって区別し、それぞれ異なった駅の駅勢圏とすることもあり、また鉄道から相当離れているため配達区域外となっている地域も、おもな関係駅の駅勢圏とするのが普通である。

駅勢圏はまた常に旅客・貨物共通のものとはかぎらない。その駅と地域との状態により旅客関係の駅勢圏と貨物関係の駅勢圏とで相違する場合もある。

地方鉄道・軌道・自動車・船舶等ほかの運輸機関との乗換・積換等のある駅の駅勢圏の定め方にもいろいろある。その運輸機関を利用する旅客または貨物が常にその駅を利用する場合は、その運輸機関の沿線地域もその駅の駅勢圏とすることもあるが、これは駅勢圏の用語を最も広義に用いた例である。普通はその運輸機関が国鉄と連絡運輸を行っていれば、その運輸機関内の駅の駅勢圏とその接続駅の駅勢圏とを区別してべつべつに定め、また連絡運輸を行わない小規模のものであれば、その沿線もその接続駅の駅勢圏とすることが多い。なお駅勢圏を最も狭義に用いるときは、他運輸機関によってその駅の利用となる地域を含まない。

運輸従事員職制および服務規程第5条の注1にある「駅勢」は、最も広い意味における駅勢圏の動向と解釈するのが適当である。(森 悌寿)

えきせっちきじゅん 駅設置基準 駅は運輸機関利用者に対する窓口であり旅客出入の玄関口である。利用者にとってはできるだけ近くにあることが望ましく、個々の旅客・荷主の立場からすればできるだけ多くの場所に駅が存在することが便利である。しかし駅があまりに多くなれば列車の停車回数は増加し、迅速性が失われ、線路容量の減少となりその結果輸送力の低下となって、利用者全体としての利益を害するおそれがあるのみならず、施設・要員の増加もさけられない。駅がいったん設置されると利用者の生活・経済・文化その他あらゆる面の活動は駅の存在を前提として行われることとなるので、簡単にこれを廃止することは許されない。したがって駅の設置に当っては利用者の受ける利害や、鉄道経営からみた得失等についてよく検討して、その可否を決定される。このような点を考慮して国鉄では駅の新設について一定の設置基準を設けている。現在国鉄では請願による新駅設置については、原則としてつぎの基準によっている。

1 通常列車駅

(1) 既設駅間の距離が8km以上であること (2) 地形・線路の状態が駅の設置に適し、かつ工事が比較的容易であること (3) 旅客駅のみとし、貨物の取扱は認めない (4) 推定取扱量が1日平均乗降あわせて500人以上であること。ただし不便な地については1日平均乗降あわせて300人以上であること (5) 推定取扱収入が全支出を上回ること (6) 駅の設置により新たな交通需要が見込まれること (7) 駅設置に要する用地の寄付ならびに工事費の負担の申出のあるもの、乗降場は恒久的構造とする。ただし行達設備を要する場合はその工事費を除く (8) 既設仮乗降場の昇格に対しては原則として定員を配置しない。信号場の昇格に対しても客扱定員をとくに配置しない (9) 駅設置に対しては別途定員を査定する (10) 既設仮乗降場の昇格については(1)の駅間距離の条件を緩和する (11) 交通不便の地で鉄道によるほか交通機関のない所はとくに考慮する。

2 気動車駅または電車駅

(1) 既設駅間距離が3km以上であること (2) 推定取扱数量は旅客乗降あわせて本線および大都市付近電車駅は2,000人以上、気動車駅または支線区電車駅は200人以上であること。(3) その他は1の基準に同じ。

駅設置基準は以上のとおりであるが最近気動車の運行区間が増加し、この基準が定められた当時とは車両の能力・形式・その運転形態等も著しく異なっているので、気動車駅については必ずしも一律に前記の2項を適用せず、車両の形式・連結両数・線路状態等を考慮し実情に即するようにしている。(森 悌寿)

えきたく 駅託 宅扱貨物は鉄道において荷主の宅からこれを集貨するが、集貨せずに荷送人が直接駅に持込んで託送するものをいう。この場合運賃は集貨の費用に当る額だけ安くなっている。(重森直樹)

えきたすく 江木 寛 8代目の鉄道大臣。山口県の人で本姓は羽村。明治30年江木千之の養嗣子となる。同年東京帝大卒。大正元年桂内閣、同3年大隈内閣、13年加藤内閣の書記官長。この間大正5年貴族院議員勅選。大正9年法学博士。立憲同志会の創立につくした。憲政会が立憲民政党と改まり、以来党の智のうとうたわれた。大正14年には司法大臣。昭和4・7浜口内閣の鉄道大臣、ついで同6・4若槻内閣の鉄道大臣として留任。この間外客誘致のための国際観光機構の設置、わが国交通政策に一転機を画した省営自動車の開設等の業績がある。また官吏減俸問題に際してはよくその難局に処した。昭和6・9病軀を理由として辞任。7・9・18ぼつ。60才。(中村英男)