

を認めることもある。鉄道管理局においてはこの申請書にもとづき事業上の支障の有無・経済効果・工事施行者の能力その他を検討し、支障がないと認めるときは、専用線敷設および使用承認書を交付する。承認書の内容は、専用線の敷設および敷設後の貨物取扱・保守等につき、日本国有鉄道専用線規則に規定されている一般原則による外、その具体的要件例えば専用線の設計内容・工事施行区分・国鉄用地外の土地の処理区分・財産帰属区分・保守区分・貨車出入作業の方法・貨車返還時間・作業キロ程・経常費・承認期間等についてじゅん守すべきことを条件とし、異議のないときは請書の提出を求めることとしている。荷主は承認書の交付をうけ請書を提出して敷設工事に着手し、工事完成後は貨物の取扱を行うのであって、この承認書は国鉄・荷主間の実体的な関係事項について規制しており、将来にわたって有権的な効力をもつものである。(小川和夫)

せんようせんりょうきん 専用線料金 専用線において、貨物または旅客を運送する場合に専用線規則にもとづき専用線の使用者から収受する料金をいう。貨物を取扱う場合の料金には、入換用動力車運転料、機関車回送料、緩急車使用料、発着手数料等がある。入換用動力車運転料は国鉄の機関車によって、専用線の貨車出入作業を行う場合は、100m 1往復について60円、動車によって貨車出入作業を行う場合は100m 1往復37円の割合で作業キロ程に応じて収受するところの入換作業料金である。機関車回送料は、他の駅から入換機関車を回送する場合に収受する料金で、回送または返送キロ程片道1km (km未滿は1kmに切上げる) について300円である。緩急車使用料は、専用線内の列車運転のため貨物緩急車を貸渡した場合に収受する使用料で、1車1日当り260円である。発着手数料は、専用線とその接続駅間または同一駅に接続する二専用線間において貨物を運送する場合に、専用者所属の貨車または国鉄から貸渡を受けた貨車に対して収受する料金で、積空にかかわらずその接続駅の発着または通過に対して1発1着または1通過毎に貨車1車について80円である。

専用線において、特定の旅客の申出によって貸切車を連結した列車(駐留車の申出により貸切荷物車を連結した列車を含む。)を運転する場合は、当該専用線のキロ程(50キロ未滿であってもその実キロ程)に対する貸切旅客運賃に相当する額を運転料金として収受する。この場合、往復運転となる場合の料金は、往復各別に計算する。(重森直樹・平林喜三造)

せんようせんりょうきんげっぽう 専用線料金月報 専用線に貨車または機関車が出入し、その料金の計算を要する場合に、専用線の所管駅で作成する帳表であって、1箇月間における専用線諸料金計算上の内容を明細に記入した計算書。

専用線料金月報は、専用線についての諸料金の計算を要する場合に、駅において貨車着発簿その他の記録にもとづき、1箇月間の実績を取りまとめて作成する計算書であって、収入証票ではない。料金の収受についてはすべてに諸料金切符を発行することになっている。この月報の様式は甲・乙・丙の3片制で、甲片は料金支払者に交付し、乙片は作成駅の控、丙片は所管審査課に提出し、諸料金切符とともに料金の収入調定の資料に供される。→専用線料金。(伊藤孝)

せんようせんわたし 専用線渡し 着駅オン・レールの条件で取引される貨物で、到着駅に専用線の施設がある場合用いられる売買契約用語。この契約では、発荷主の責任は、専用線積卸場所まで延長され、それまでの費用も原則として発荷主が負担する。ただし、専用線入換費用などについて特別の契約がある場合はこれによる。[専用線入り][側線入り]などはその同

義語で、貨物通知書その他運送関係書類には、[……会社線入り]と記載される。→貨車渡し。(山口 亮)

せんようてつどう 専用鉄道 (英) industrial railway (独) Privatananschlußbahn (仏) ligne de raccordement privée

一般には、特定の経済主体が専用する鉄道、すなわち不特定多数の旅客、荷主に利用させない鉄道をいう。工場内でその工場の工業経営のために経営者のみが利用する鉄道、坑山で鉱業経営の目的のために利用する鉄道等を指すものである。しかしわが国法制上では、つぎのような条件を具備するものを専用鉄道と呼ぶことになっている。

都道府県その他公共団体または私人が、自己あるいは他人の専用に供する目的で、運輸大臣の免許を受け、敷設した鉄道であって、つぎの各号の一に該当するものをいう。

(1) 公衆の用に供する鉄道または軌道と直通するもの。

(2) 公衆の用に供する鉄道または軌道と連絡するもの、ただし、人力または馬力を動力とするものを除く。

(3) 前各号の専用鉄道と直通するもの。

(地方鉄道法第1条第3項、専用鉄道規程第1・2条)。

[専用に供する]とは、[特定人の専用に供する]の意味で、たとえば、特定の鉱山または工場の物品、従事員などを運送する場合をいうのである。

専用鉄道は、その所有者の専用に供することを必要としない。特定の他人の物品を運送することを目的とする専用鉄道も存在し得る。他人から報酬を受けるか、否かも、専用鉄道であるや、否やに關係はない。

地方鉄道業者が敷設する専用の支線または側線(以下専用側線という)、たとえば、ある地方鉄道の車庫または修繕工場への引込線のような線路は、一般公衆の用に供しないものであっても、それは、地方鉄道それ自体であって、専用鉄道ではない(地方鉄道法第1条第2項)。

専用側線と専用鉄道とは法制上では、運送営業者の営業線の一部であるか、都道府県その他公共団体または私人の敷設した私有線であるかの差異しかない。一般公衆の用に供しない点は同様である。したがって、実際に敷設されている鉄道をみただけでは、それが専用鉄道であるか、専用側線であるか判別できないものがある。要は、それを運送営業者が、自己の運送営業の一部として運営しているものであるか、都道府県その他公共団体または私人が、自己の生産過程の一部として運営しているものであるかという点によって区別できるだけである。

専用鉄道の法制上の取扱は、地方鉄道法第1条第3項の規定にもとづく、専用鉄道規程により規制されているが、専用鉄道の構造は、ほとんど地方鉄道と異ならないので、地方鉄道法および同法施行規則ならびに地方鉄道建設規程の一部を準用している(専用鉄道規程第12条参照)。なお、専用鉄道規程は、国の所有のものについては適用がない。→専用鉄道規程。専用線。(岡田 稔)

せんようてつどうきてい 専用鉄道規程 特定人の専用に供するための鉄道、すなわち専用鉄道に対する監督法規として、地方鉄道法第1条第3項の規定にもとづき、大正8・8・13閣令第19号で制定公布され、同月15日から施行された。

専用鉄道に対する監督法規としては、明治33・10私設鉄道法と同時に施行された専用鉄道規則が最初のもので、同年8・10通信省令第28号で制定公布された。当時の主務大臣は、通信大臣で同規則は、全文15条からなり、[一個人または一会社が個人専用のために鉄道を敷設する場合]にすべて適用され、通信大臣の免許を必要とした。同規則は、適用範囲の規定を除い