

3 回数乗車券 通用期間中であっても、その券片がまだ一枚も使用されていない場合にかぎる。

4 普通急行券および準急行券 その入駅前で、かつ通用期間内であるときにかぎる。

5 特別急行券・寝台券・特別2等車券・自動車急行券 その指定を受けた列車・汽船または自動車が、その乗車船駅を出発する時刻の2時間前までに、これをもよりの駅にさし出して申し出たときにかぎる。

6 払いもどし手数料 旅行見合せによる払いもどしをする場合、国鉄は鉄道運輸規程の定めるところにより、払いもどし手数料を請求することができる。その払いもどしの取扱をする場合には、定期乗車券以外の乗車券・普通急行券および準急行券は1枚につき10円の手数料を、定期乗車券の場合は1枚につき30円の手数料を収受することとしている。ただし定期乗車券および回数乗車券を除くその他の乗車券・普通急行券・準急行券でつぎの場合は、例外としてこれを収受しない。

(1) 車両事故その他旅客の責任とならない事由によって、乗車券面に表示された等級の車船室に乗車船することができないため旅行を止めたとき。

(2) 列車・汽船または自動車が運行不能となったため旅行を止めたとき。

特別急行券・特別2等車券・寝台券または自動車急行券の場合は、出発する日の3日前までに請求したときは料金の2割相当額、出発時刻の2時間前までに請求したときは料金の5割相当額の手数料を収受する。ただし運輸上の支障その他旅客の責任とならない事由で乗車または使用できなくなったときは手数料を収受しない。

7 払いもどし駅 旅行見合せの場合における旅客運賃・料金の払いもどしは、定期乗車券の場合においてはその発行駅にかぎり取り扱い、その他の乗車券類の場合においては、任意の駅において取扱う。(平林喜三造)

りょひ 旅費 旅行中必要とされる費用に充てるため支給される費用であり、いわゆる実費弁償の一種である。しかし旅費の本体が実費弁償であるということはあくまでも性格論であって、現行規程上の旅費が純粹の意味において実費弁償を意味するものではない。実費弁償を本体としながらも、給与的性格をも帯びているものである。しかし給与的性格を有していても、旅費は給与ではないのであって、この点については給与体系などが似かよっている一般公務員の旅費について、はっきりと給与に含まれないことを明示している。(昭和24年給本甲第24号「一般職の職員の給与に関する法律の解釈及び運用方針」)

わが国の旅費制度は、完全な実費弁償主義をとらず定額主義を採用している。この定額主義とは、旅行者が現実にとれほどの費用を要したかを一々せんさくしないで、個々の旅費種目について、標準的な実費額を基礎として計算した定額を支給しようとする主義である。国鉄においてもこの定額主義を採用しているが、旅行の形態が多様多様であって、それぞれ旅行の内容の異なるごとに定額を定めることは容易でなく、かつ事務的のんきを考え合わせ、おおよそつぎのような体系で組み立てられている。

1 国内旅行の旅費

旅行が国内だけで終始する旅行の旅費。

(1) 連絡旅費 業務連絡旅行・測量旅行・近距離旅行・勤務地内旅行・常例用務旅行・同一地長期滞在の場合・鉄道教習所生徒等の旅行・応急作業旅行・一定区域内旅行等。

(2) 職務旅費 助勤旅行・巡回監督旅行・施設移動修理旅行・

列車・自動車乗務旅行・日当加給・動力車乗務旅行・電車乗務旅行・排雪車乗務旅行・お召列車乗務旅行・船員乗務旅行・その他乗務旅行。

(3) 赴任旅費 赴任旅行。

(4) その他

2 外国旅行の旅費

これ以外に特別規程として鉄道公安職員の旅費、空気調和装置取扱職員の旅費、機械軌道区職員の旅費等がある。なお旅行には船車に乗車する機会が多いため、船車賃が支給される。船車賃とは鉄道賃、軌道賃、自動車賃、航空賃、船賃、特殊船車賃と徒歩雑費の総称である。

旅費は前述のように実費弁償を本体としているため、実費の必要を認められない旅行に対しては、旅費を支給しないのがたてまえである。したがって鉄道旅行では80km、自動車・船舶旅行では40km、徒歩旅行では8km未満、または旅行の行程が5時間未満で終了する場合は、実費額は定額の半額くらいであるとみなされて、それぞれ日当定額の半額が支給され、また勤務地内の旅行の場合は、上記のキロの半分未満、時間では4時間未満の場合にかぎり日当が支給されないこととなっている。ただし宿泊料については、宿泊命令を受ければ支給される。(青木秀夫)

りんえん 林縁 (英) forest edge 林地の周囲を指す。普通には林地の周囲は枝先に障害物が無いため、陽光を十分に受けて枝葉が繁茂し、あたかも森林が衣をまとったような状態となるので、この部分を林衣または林套と称する。この林縁に発達した林衣は暴風その他の外界の諸現象に対し自ら森林を保護するもので、林衣の育成をはかることは森林を仕立てる上にたいせつであるが、吹雪防止林、防風林のように暴風を防ぐことを目的にした林に対しては、この発達がとくに必要欠くべからざるものである。(高村義次)

りんえんろ 輪縁路 (英) flange way レールの軌間側面において、車輪の輪縁(フランジ)の通過する空間をいう。車輪が脱線しないでレールの上を転ずるように、外輪(タイヤ)の周縁に沿って設けた突起部分を輪縁またはフランジといい、フランジの通過に支障ないように設けた空間である。国鉄・地方鉄道および軌道では、この輪縁路のために、レールの軌間内側に最少限度の寸法を設けることを規定している。

1 国鉄

一般の場合 65mm+スラック

踏切道(護輪装置のあるもの)の場合 65mm+スラック

その他分岐器の護輪装置や片側に護輪装置のある場合には、別の寸法がきめられている。

2 地方鉄道および軌道

一般の場合 軌間 1,067mm および 1,435mm のもの 54mm  
軌間 762mm のもの 45mm

轍叉(てっさ)の場合 (レールと翼レールまたはガードレールとの間隔)

軌間 1,067mm および 1,435mm のもの 38mm

軌間 762mm のもの 33mm

(伊地知堅一)

リングルマンしえんしょくしきべつほう リングルマン氏煙色識別法 ばい煙の濃度を示すものとして、リングルマン煙線図が一般に採用されているが、これは無色から真黒色の6種に分類されている。すなわちNo. 0を無色、No. 1~No. 5は(次図)格子形の黒線図が、真黒に対し20, 40, 60, 80%の割合になるようにしてあり、図の格子の幅は10mmでNo. の大な