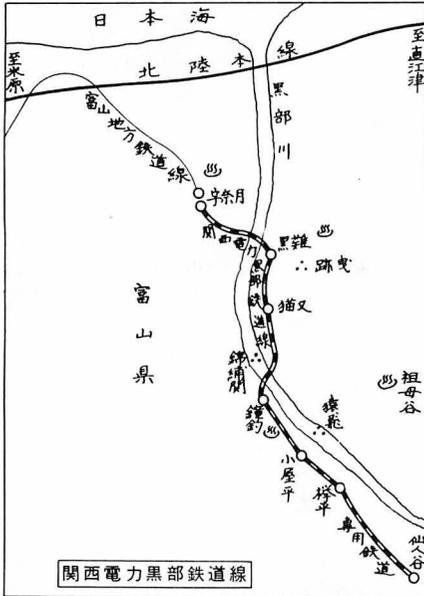


設されており、全線にわたって急勾配(きゅうこうばい)で隧道(ずいどう)が多く曲線半径が小さい。このため車両はきわめて小形のものを用い、客車は探勝(たんしょう)に便のため開放形を使用している。

4 観光地 黒部川筋 全体が国立公園の指定を受けた黒部峡谷で、景勝の地として著名である。

沿線には黒蘂温泉(黒蘂駅)、鐘釣山、錦繡閣、鐘釣温泉(鐘釣駅)、猿飛、奥鐘橋、祖母谷温泉(樺平駅)等がある。(嵯峨野福次)



かんさいほんせん 関西本線 東海道本線名古屋駅から桑名、四日市、奈良等を経て大阪市に入り湊町駅に至る 175.1 km の線。四日市・四日市港間 2.5 km、四日市・塩浜間 3.3 km、八尾・杉木町間 11.3 km、今宮・大阪港間 8.2 km、の枝線を含み総営業キロは 200.4 km、関西線に属し線路等級は名古屋・湊町間乙線他は丙線である。

明治 32・5 名古屋・奈良間関西鉄道株式会社、明治 25・2 奈良・湊町間大阪鉄道株式会社によって開通、明治 40・10 鉄道国有法によって国鉄に移管、名古屋・湊町間を関西本線と呼ぶこととした。(森 梯寿)

かんさうわや 監査上家 (英) freight acceptance shed 貨物は受付けてから引渡を完了するまですべて鉄道に保管の責任があり、小口貨物は受付に当り品質、荷造り、重量等を監査する必要がある。この受付場所を監査場と呼び必ず上家を必要とする。この上家を監査上家という。この監査場は受付、引渡、積おろしに便利なところに設けるべきである。監査場の能力は有効面積について 1日 1m² 当り 0.2t としている。——上家。貨物上家。(村田蔵人)

かんさつせいど 監察制度 昭和 27・8 国鉄の機構改正にあたって復活した制度で、国鉄の業務全般にわたりその運営状況を総合的かつ客観的に監察して、業務の能率化を推進し、不当または不適正な状態のきょう正をはかり、もって経営の合理化と業務の改善に寄与しようとするもので、監察局長の指揮のもとに監察役によって行われる。

監察の対象とする事項は施策の実施状況および成果、輸送の安全に関する事項、会計および財務に関する事項、とくに推賞すべき事項、部内紀律に関する事項、その他必要と認める事項で、監察の方法として監察役および監察役補佐は、定期または随時に関係箇所について調査を行い、必要な報告もしくは資料の提出をもとめ、直接関係者の説明を聞き、また局長は部内紀律に関する投書の回付を受ける権限を有し、その他経営能率を監査するため毎月 毎四半期および毎会計年度に、鉄道管理局

総合能率指標および本社経営能率指標によってその成績を審査する。

監察の結果必要と認める事項について、監察局長は関係箇所長に注意を喚起し、または勧告を行い、とくに重要と認める事項についてはそのてん末を総裁に報告する義務を有する。勧告を受けた関係箇所長は、速かにその趣旨にしたがって相当の措置をとり、そのむねを監察局長に報告しなければならない。

国鉄に初めて監察の名称が現われたのは大正 8・9 で、鉄道院に監察委員が設けられ、技監工学博士杉浦宗三郎を委員長とし、参事 13 名を委員として業務の監査に従事せしめたこととある。しかし鉄道業務の監査機構はそれ以前に設けられており、明治 42・7・6 の鉄道公報によれば同日 総裁官房に 監査課が置かれ、鉄道業務の巡回監査に関する事項を掌理することあり、こえて明治 43・5 には鉄道業務監査規程が制定され、総裁の特命によって巡回員が、また随時に監査課員が局所に派遣されて、法規成例に違反するもの、所期の目的または経済の主旨に適合しないもの、意思のそ通を欠くもの、規律風紀をみだすものおよび改善を要する事項等について監査を行うべきことが定められている。くだって大正 10・6 鉄道省にはじめて専任の鉄道監察官 4 名が置かれ、大臣の命を受けて鉄道業務を監察することとなった。昭和 3・11 制定の 鉄道監察官処務規程によれば、監察官は大臣の命を受けて国鉄およびその付帯の業務を監察し、とくに事務の連絡統一および能率増進を図ることを主旨とすべきむねが示されている。監察した事項について大臣に意見を開陳し、関係者に直接意見を申入れ、関係箇所から必要な資料の提出をもとめる等は現行の制度とほとんど同様であるが、予算の編成配布、職員の待遇給与その他重要な計画については、決定前に監察官に呈示することになっていて、事前監察については現在の制度より強調されていた。この制度は昭和 17・10 まで存続したが、同年 1 月大臣官房に考査室が設けられて、所管行政の考査一般に関する事務をつかさどり、その事務を勅任監察官が掌理することとなり、奏任監察官も考査室付となってこの事務を分掌することとなった。同年 11 月に至って大臣官房勤務の 鉄道監職務規程が制定され、監察官の名称がなくなると、考査室の事務は考査室鉄道監が掌理することとなり、この状態が終戦時まで存続した。終戦後はこのような強力な権限を付与された監察機構は中断されていたが、昭和 27・8 に至って、重要施策の浸透と部内の綱紀肅正を図る必要上ふたたび監察役が総裁に直属して設けられ、翌 28・3 日本国有鉄道監察規程が制定された。昭和 30・10 監察機構はさらに強化され、安全委員を監察役として、また経理局監査課を合わせ、監察役・調査課および監査課をもって監察局を構成し、従来これらの行っていた業務をあわせ行うこととなった。こえて 31・1 総支配人が地方の監察業務を行うこととなって、総支配人のものにも監察役が置かれ、支社設置後もこれを引ついた。(平方利雄)

かんさつやく 監察役 本社監察局または支社に所属し、国鉄の業務全般にわたりその運営状態を総合的に監察するとともに、業務の能率化を推進し、不当または不適正な事項をきょう正することをその職務とするものであり、参与または参事クラスの人をもってこれにあてている。監察役の行うおもな監察事項としては、つぎのようなものがあげられる。

- 1 施策の実施状況
- 2 施策の成果
- 3 輸送の安全に関する事項
- 4 会計および財務に関する事項
- 5 成績優秀・善行等推賞すべき事項