

5 特 長 沿線には臼杵城跡、深田石仏、風連鐘乳洞がある。交通量も多く、沿線至るところ農・林産物に富んでいる。
(松沢信之)

きゅうしせん 休止線 既成線で営業を休止した線路。営業休止線の略称。休止線が情勢の変化によって、ふたたび復活営業することもある。国鉄・私鉄ともに戦時中閑散線を休止して、そ

国鉄営業休止線調

32・8・31

線 名	営 業 休 止			復 活		
	区 間	延 長	年 月 日	区 間	延 長	年 月 日
		km	昭和		km	昭和
有馬	三田・有馬	12.2	18・7・1			
牟岐	羽ノ浦・古庄	2.1	"	全線	2.1	28・5・10
田川	西添田・庄	1.0	"			
川俣	松川・岩代川俣	12.2	18・9・1	全線	12.2	21・7・1
宮原	恵良・宝泉寺	7.3	"	全線	7.3	23・4・1
信楽	貴生川・信楽	14.8	"	全線	14.8	22・7・25
札沼	石狩月形・石狩追分	45.9	"	石狩月形・雨龍 雨龍・石狩追分	42.5 3.3	28・11・3 31・11・16
鍛冶屋原	板西・鍛冶屋原	6.9	18・11・1	全線	6.9	22・7・15
富内	沼ノ端・豊城	24.1	"			
札沼	石狩当別・石狩月形 石狩追分・石狩沼田	20.4 19.2	19・7・21	石狩当別・石狩月形 石狩追分・石狩沼田	20.4 19.3	21・12・10 31・11・16
中央	国分寺・東京競馬場	5.6	19・10・1	全線	5.6	22・4・24
橋場	雫石・橋場	7.7	"			
三国	金津・三国港	9.8	"	金津・芦原	4.5	21・8・15
五日市	立川・拝島 南拝島・拝島多摩川	8.1 3.0	19・10・11			
魚沼	来迎寺・西小千谷	13.1	19・10・16	全線	12.6	29・8・1
弥彦	東三条・越後長沢	7.9	"	全線	7.9	21・10・1
妻	妻・杉安	5.8	19・12・1	全線	5.8	22・3・8
白棚	白河・磐城棚倉	23.3	19・12・10	国鉄自動車線開通	32	4・26
久留里	久留里・上総亀山	9.6	19・12・15	全線	9.6	22・4・1
興浜北	浜頓別・北見枝幸	30.4	"	全線	30.4	20・12・5
興浜南	興部・雄武	19.9	"	全線	19.9	20・12・5
	計 21 線	310.3		15 線	225.1	

(注) 魚沼線、札沼線の延長が休止と復活とでちがっているのは駅の場所の移動のためである。

の撤去材料を他に転用したが、これらの休止線で戦後経済の復興とともに、必要にせまられて復活した例もある。国鉄における営業休止線およびその復活状況を示すと上表のとおりである。
(小川泰平)

きゅうじつ(しゅくじつ)・こうきゅうび 休日(祝日)・公休日 国鉄の勤務規程上では休日とは、国民の祝日に関する法律に定める祝日のことであり、公休日とは、労働基準法上毎週1回与えなければならない休日(いわゆる週休)に相当するものである。この点誤解を招きやすいのであるが、基準法上という休日は、国鉄では「公休日」であり、国鉄の休日は、国民の祝日に与えられる勤務を要しない日のことである。

国鉄においては、休日および公休日の与え方が、非現業職員と現業職員とで異なっており、非現業職員は政府職員と同じく、公休日は日曜日をあてると定められており、休日は国民の祝日に関する法律の定めとおり、休みの日とされている。これに対し現業職員には基準法上の週休の思想から、公休日は7日間に1日の割合で与えられるが日曜日とはかぎらず、また週のうち特定の曜日ともかぎらない。休日は一応国民の祝日と定められているが、当日職務を離れることのできない者には、他の日にこれにかわる休日与えられることになっている。(白井一美)

きゅうしゃりつ 休車率 車両の休車率は検修車(A)と使用休止車(B)の和を配置両数(C)で割った商を百分率で表わしたものである。すなわち、

$$\text{休車率(1)} = \frac{A+B}{C} \times 100\%$$

であるが、

$$\text{休車率(2)} = \frac{A}{C-B} \times 100\%$$

で表わされることもある。休車率(1)は各車両とも約8%くらいである。また区で修繕を行う場合、車輪や空制部品、あるいは区で修繕できないもの等は工場に送って修繕するが、工場から区への返送が出来るときはその間休車させねばならない。この場合部品待日数×両数を配置両数×日数で割った商の百分率を部品待休車率という。
(塚越義寿)

きゅうじょき 救助器 (英) life guard

路面電車が走行中軌道上の障害物を車体下に巻き込むことを防ぐ装置で、パーメンター・フェンダー、ロック・フェンダーおよび簡易救助器の3種類使用されている。

1 パーメンター・フェンダー

車両の最前部に障害物をすくい上げる救助網を取付けたもの。

2 ロック・フェンダー

最前部車輪の前に障害物をすくい上げる救助網が装置され、運転室にある足踏ボタンを押すとこれが動作するもの。なお車両の最前部にストライカーを取付けて、障害物がこれに撃突すると自動的に救助網が動作する機構のものもある。

3 簡易救助器

車両の最前部に障害物を車両外側に排除する弓状の鋼製帯を取付けたもの。(秀平一夫)

きゅうしよくしゃきゅうよ 休職者給与

休職者の生活を保障するために支払う賃

金で日本国有鉄道法第30条に「休職者給与は給与準則で定める」と規定され、具体的には、日本国有鉄道職員賃金規程において基準賃金の取扱を定められているが、期末手当等については、そのつど取扱が定められている。

基本給(またはほう給)、扶養手当、勤務地手当等の基準賃金については、つぎの区分により支払われる。

1 心身の故障による休職者

(1) 公務上の負傷または疾病の場合は、休職期間中基準賃金の $\frac{100}{100}$

(2) (1)以外の結核性疾患による場合は、休職期間が1年に達するまでの期間中基準賃金の $\frac{100}{100}$ 、1年をこえ3年に達するまでの期間中基準賃金の $\frac{80}{100}$

(3) (1)または(2)以外の場合は、休職期間が1年に達するまでの期間中基準賃金の $\frac{80}{100}$ (1年をこえるものには支払われない)。

2 刑事事件に関し起訴されたための休職者は休職期間中基準賃金の $\frac{60}{100}$

なお期末手当および奨励手当については、休職期間に応じ、一般職員より減額して支払われるが、減額の基準はそのつど定められている。(斎藤愛三郎)

きゅうしよく(ふくしよく)はんていいんかい 休職(復職)判定委員会 国鉄職員が病気や、けがによって長期にわたる休養を必要とする場合に、本人を一定期間勤務から解放して、