

内営業規則に準拠することになっている。(織田道明)

こうないえいぎょうりょうきん 構内営業料金 駅構内営業のために国鉄の固定財産を使用する営業者から、その対価として徴収する料金の総称であって、それぞれの業種により、その算定方法が異なっている。その算出方法によって類別するとおおむねつぎのとおり。

1 構内旅客営業中の立売営業、出店業および雑営業については、営業承認期間が1年未満のものは売上総収入額に $\frac{15}{1,000}$ を乗じた額、1年以上のものは売上総収入額に応じて $\frac{11}{1,000}$ 、 $\frac{20}{1,000}$ を乗じた額。

2 手回り品運搬営業については、

駅等級	営業料金	月額
特・1等駅	運搬人1人につき	100円
2・3等駅	"	90"
4・5等駅	"	80"
6等以下の駅	"	70"

駅等級は日本国有鉄道広告取扱規則別表( )駅等級表 (\* 広告料金)による。

3 くつみがき営業については、

駅等級	営業料金	月額
特・1等駅	1台につき	200円
2・3等駅	"	180"
4・5等駅	"	160"
6等以下の駅	"	140"

駅等級は前表に同じ。

4 構内旅客営業中の携帯品一時預り営業および構内公衆営業については、国鉄の定める固定財産使用料相当額と、売上総収入額に $\frac{6}{1,000}$ を乗じた額の合算額。この場合国鉄においてとくに認めるときは、売上総収入額の $\frac{6}{1,000}$ 相当額を徴収しないことがある。また連絡船内における店舗営業については、前記にかかわらずその固定財産の使用料はつきのように特定している。

区間	船名	使用料金
青森・函館	羊蹄丸 摩周丸	1船につき 月額 45,000円
	大雪丸 徳寿丸	

5 構内旅客運送営業については(1両1箇月に付)、

駅等級	種目	タクシー	乗合自動車	厚生車	人力車	馬車
	料金種別					
特等駅	承認車料	250円	250円	100円	—	—
	同時駐車料	1,500	3,000	800	—	—
1等駅	"	250	250	100	—	—
	"	1,300	2,600	600	—	—
2等駅	"	250	250	100	—	—
	"	600	1,200	250	—	—
3等駅	"	250	250	100	—	—
	"	500	1,000	250	—	—
4等駅	"	150	150	100	150円	—
	"	150	300	100	150	—
5等駅	"	150	150	100	—	200
	"	100	200	50	—	150

駅等級は2に同じ。

6 列車食堂営業については、売上総収入額に $\frac{35}{1,000}$ を乗じ

た額。(織田道明)

こうないえき 構内駅 国鉄における駅の所掌事務は、旅客・荷物および貨物の取扱に関する営業関係の業務と、列車の運転、列車の組成、車両の入換に関する運転関係の業務に大別することができる。駅の業務のうちでは、このいずれか一方が主体となっている駅が多いが、組成駅その他の大きな駅では、両方の業務のいずれもが重要な業務となっている。そこで現業機関としての駅を、営業駅と構内駅に2分し、これらの2種の業務を別個の業務機関で所掌することにすれば、業務の運営はいっそう円滑に行われるだろう、ということが考えられる。このような見地から昭和25年、試験的に北海道において釧路、深川、旭川、留萌、遠軽、北見、名寄、東室蘭および五稜郭に構内駅を設置し、従来の駅を営業駅として分離した。その後種々検討を加えた結果、構内駅を設置した効果が現われなかったため、昭和29年に前記の構内駅を廃止した。(山岸勘六)

こうないげんざいしゃ 構内現在車 ある時刻(現在は午前6時)において駅構内に現在する貨車のうち、列車に連結されていない貨車を構内現在車という。発送準備が完了しても列車に連結していない貨車、停泊車、および駅構内にある修繕車、または工場・機関区・客貨車区にある修繕車、仕立検査および仕立検査待合中の貨車等が構内現在車である。(山岸勘六)

こうないさぎょう 構内作業 (英) yard operation 鉄道運送がレール上の運送であるということは、他の交通機関にはみられないいちじるしい特長である。したがって線路が1線しかないならば、前にとまっている列車または車両を追いこすこともできないし、また車両の連結順序を変えることもできない。そこで駅構内には側線を設けて、列車または車両を本線から他の本線または側線へ、あるいは側線から本線または他の側線へ移動させる作業を行っている。構内におけるこれらの作業、ならびにこれらに付帯する種々の作業を総称して、構内作業またはヤード作業という。ただし中間駅等で、単に列車を発着させるだけの作業は構内作業とはいわない。

構内におけるこれらの作業の内容は複雑多岐にわたるが、一般的にいってつぎのとおりである。旅客列車についてはまず始発駅では、それぞれの列車について定められた列車の編成に必要な客車を、定められた順序にならなければならない。つぎに途中の大駅では列車を分割したり、併合したりあるいは増結したり、解放したりする構内作業がある。終着駅に到着したならば、これらの客車を清掃・洗じょう・検査・修繕しなければならぬから、ここでも構内作業が必要である。要するにこれらの構内作業は、客車を安全な状態に保守し、あるいは清潔な状態に保ち、かつ旅客の輸送要請に応じた種類の客車を必要な数だけ連結して列車を運転し、そのうえ客車を無駄なく有効に運用するために必要な作業である。

貨物列車については、まず発駅の貨物側線にある貨車に、積込んだ貨物の行先を示す車票をさし込む。したがってこれらの貨車の行先はまちまちである。発駅ではこれらの貨車を適当な列車に連結する。各駅で貨車を連結した列車は、その貨車の行先がまちまちである。そこで貨車をその目的地へ輸送するためには、途中の組成駅または分岐駅で、列車を編成しなおして貨車を行先別に整理し、同一方面へ輸送する貨車だけをまとめてべつの列車を仕立てる。これが組成駅における構内作業である。到着駅においては到着した列車から貨車を解放し貨物側線に入れて、積荷を取りおろすために構内作業が必要である。また貨車の場合にも検査・修繕・また積荷の事故(荷ぐずれ等)等のための作業があることはもちろんである。小口貨物を輸送する貨