

2 私有貨車の車籍編入の手続

私有貨車を新製して、国鉄の車籍に編入しようとする場合は、私有貨車取扱手続第4条によって、出願者から願書を提出させ、次のように取扱う。

(1) 出願者から、国鉄総裁(運輸局長経由)あて、一定形式の願書を提出する。

(2) 国鉄総裁(運輸局長経由)から出願者に対して、製作承認の書面回答が出る。

(3) 最終の受取検査および試運転が終了したときは、鉄道公報に掲載して、所有者には使用許可書が送達される。

以上の手続によって、私有貨車は国鉄の車籍に編入され、国鉄線路上の運転が許されるのである。——車籍。(横山義勝・永井卯三郎・亀田米吉)

しゅうかしゃのうんちん 私有貨車の運賃 わが国の鉄道は自己の貨車をもって貨物を運送することをたてまえて運賃を定めているので、貨主が所有する貨車をもって運送する場合には、貨車を建造するために要した資本の減価償却費および利子に相当する運賃額を貨主に還元することが合理的である。この場合における低減された運賃がすなわち私有貨車の運賃である。

私有貨車の運賃は昭和26・10までは積車の場合は一般共通車の運賃と何ら区別せず、空車の場合は原則として無償としていたが、同年11月私有貨車制度の根本的改正を機会に全面的に改められた。その概要はつぎのとおりである。

1 私有貨車積貨物の運賃は国鉄所有の貨車使用による運賃より15%引き下げたものによる。

2 私有貨車を空車で返送または回送する場合の運賃はその貨車の自重の $\frac{1}{2}$ の重量に対し運用中の場合は5級貨率の、その他の場合は3級貨率の3割引したものによる。

3 国鉄の指定する検査・修繕もしくは改造のため往復するとき、またはこれに伴って試運転するときの運賃は無賃とする。

4 最低運賃の適用はしない。

5 貨車留置料は一般共通車の $\frac{1}{2}$ とする。

6 車両の検査および修繕に要する費用は、運賃中に含まれるものとして、私有貨車取扱手続の定める特別の修繕を行う場合を除いてすべて国鉄の負担とする。

7 私有貨車の管理事務に要する実費として、1車につき年額500円を収受する。(関根昇一)

じゅうきうんてんがかり 重機運転掛 駅におかれる職で、石炭取扱用特別大型機械の運転に従事するものである。

現在では小樽築港・室蘭・留萌・戸畑・若松・西唐津・刈田港・白ノ浦・葛葉の各駅に配置されている。

重機運転掛は労働基準法による起重機運転士の免許が必要である。(加藤誠次郎)

じゅうきうんてんし 重機運転士 操機区におかれる職で、操機掛の指揮をうけて工事用機械(ブルドーザー・ダンプトラック・パワーショベル等)の操縦および整備作業に従事するものである。重機運転士は自動車運転士の免許が必要である。(加藤誠次郎)

じゅうきがかり 重機掛 駅におかれる職で、駅長の指揮をうけて、石炭取扱用大型機械の操縦および保守の作業計画をたて、重機運転掛・重機検修掛を指導して、これらの作業の遂行にあたるものである。

現在のところ小樽築港・室蘭の2駅に配置されている。重機掛は労働基準法による起重機運転士の免許が必要である。(加藤

誠次郎)

じゅうきけんしゅうがかり 重機検修掛 駅におかれる職で、重機掛の指揮をうけて石炭取扱用特別大型機械の検査および修繕に従事するもので、とくに命ぜられたときはこれの運転に従事する。

現在では小樽築港および室蘭の2駅に配置されている。重機検修掛は労働基準法による起重機運転士の免許が必要である。(加藤誠次郎)

じゅうきしゅ 重機手 駅におかれる職で、石炭取扱用特別大型機械の取扱いにあたって、重機運転掛または重機検修掛の職務を補助または代行するもので、現在のところ小樽築港・室蘭・留萌・戸畑・若松・西唐津・刈田港・白ノ浦・葛葉の各駅に配置されている。重機手は労働基準法による起重機運転士の免許が必要である。(加藤誠次郎)

しゅうけついはん 集結違反 集結輸送は集結列車を指定して行うので、集結指定区間行貨車を、集結指定以外の列車に連結することは、原則として禁止している。これに違反して指定区間行貨車を集結指定以外の列車に連結することを、集結違反という。集結違反が行われると、集結指定列車の集結成績が低下し、ついには集結輸送の目的を達することができなくなる。また集結違反をした場合に、つぎの組立駅においてこれを整正するときには、それだけ余分の構内作業を行うので、しばしば列車の遅延する原因となる。——集結輸送。(内田富彦)

しゅうけつせきにんえき 集結責任駅 集結輸送の的確な目的を達成するため、支社が管内の組立駅を選定して集結車数を指定し、集結の実施を責任づけている。この集結の実施責任駅をいう。——集結輸送。(菅野太次)

しゅうけつだんすう 集結段数 集結輸送においては、同一方面または一定区間間の貨車を、指定の列車に一部または全部を集約して輸送する。この場合指定の列車の一部に集約するときには、その列車に連結される貨車の行先区分は、いくつかに分けられる。この分けられる方面または行先別の数を集結段数という。たとえば ① ワフ ② 吹田以遠行 ③ 稲沢以遠行 ④ 沼津以遠行、という集結の列車の集結段数は3段である。——集結輸送。(山岸勘六)

しゅうけつそう 集結輸送

1 意義と必要性

同一方面または一定区間間の貨車を、指定の列車に一部または全部を集約連結して輸送する方法をいう。

同一方面または一定区間間の貨車が多数あるにもかかわらず、貨車の流れのままに放任し、何らの計画もなく各列車で輸送するとすれば、貨車は途中駅で何回も中継することとなり、貨車の速達をはかることはできず、貨車の運用効率が低下し、関係駅の作業量が増加して作業も混乱することとなる。そこで各列車ごとに貨車の集結方を定め、貨車の集約輸送を徹底し最小の輸送力で最大の輸送量を確保するため、この集結輸送の方法を採用しているのである。

2 適格線区

貨車の集結輸送は、これを実施することによって輸送効果のあがる線区でなければ意味がないので、つぎのような条件を具備する線区において実施するのである。

(1) 同一方面行貨車であって、しかも一定駅または一定区間行貨車が相当数量まつまり集約できることが必要である。

(2) 列車系統の複雑な線区であること。すなわち輸送量が多く列車の運行系統が複雑な線区において、列車の系統にもとづいて貨車の集結を行い、組立駅における構内作業の緩和をはか