

かなければならないので、修繕完了まで日時を要し休車日数が長くなるが、循環修繕では予備品を保有してあらかじめこれを準備しておいて、単に部分品をつけかえるだけですむため、修繕日数が短縮され、しかも必要に応じてこれらの予備品を区に常備しておけば、車両を入場させずにすむから、区の修繕日時も短縮できる利点がある。また修繕も作業の繁閑を調節することができる。

しかしながらこれらの予備品を、車両のあらゆる部分品について常備することは大変であるから、空気ブレーキ部品（主として弁類）のように、一定期間に必ず細密検査を必要とするものや、輪軸のように比較的修繕頻度の高いもの、あるいは修繕に長時日を要するようなもので、互換性ある部分品が予備品として指定されている。

これらの予備品でとくに必要なものは、工場から区に配給常備しておいて交換するものもある。またこれらの予備品は循環修繕に使うから循環修繕品ともいう。

車両の台わくや柱類のように、車両から簡単に取りはずすことのできないものは、現車修繕を行わなければならないし、たとえ容易に取りはずしのできる部分品でも、互換性のないものに対しては循環修繕はできない。（土岐実光）

**じゅんきゅうこうりょうきん 準急行料金** 準急行列車に乗車する場合に必要な準急券を購求する際に、旅客の支払う料金をいう。この料金は準急列車が普通列車に比較して速度が速く、発着時間帯も比較的良好であるため、一般旅客の集中的乗車により生ずる混雑をさけるための、乗車制限の意味を含めた料金である。

現行準急行料金は、つぎのとおりである。

	150 km まで	300 km まで	600 km まで	900 km まで	901 km 以上
1 等	250 円	430 円	650 円	830 円	1,040 円
2 等	170	290	430	550	700
3 等	70	120	180	230	290

準急行料金は、国有鉄道運賃法（昭和 23 年法律第 112 号）第 6 条に規定されている法定料金であって、この料金中 1 等および 2 等については、 $\frac{20}{120}$  に相当する額が通行税として含まれている。なお小児の準急行料金は大人の料金の半額である。（平林喜三造）

**しゅんこうけんさ 竣工検査** 工事または製造を施工して目的の施設ができあがった場合に、その施設が契約にもとづく設計および定められた規準に正しく合致しているか、また実際使用するに当って支障がないかどうかを確かめるために行う検査。新設鉄道線路が営業開始をするときには、国鉄内部に規程があり（この場合は竣工監査と称している）、検査を行う人および手続・内容・その他を定めてあるが、重要な改良工事および電化工事等に当っても、この規程を準用することになっている。また工事または製造に対しては、その既成部分に対し、完成前に代価の一部を支払うことを契約することができる。この場合既成部分に対し検査を必要とする。この検査を**既成部分検査**という。→既成部分。（小竹 豊）

**じゅんしよく 殉職** 業務にもとづく生命の傷害による死亡。

即死の場合はもちろん、業務により負傷または疾病にかかり、それが原因となって死亡した場合も含んでいる。

鉄道業務が相当高度の危険性を包蔵していることは、年々多数の殉職者のあることから、容易に推察されるところである。漸減の傾向にあるとはいえ、まだそのあとを絶つて至っていない。安全管理はもとより、できるだけこれが防止策をとって

るが、従来の事故の例に徴してみるに、各人の注意が最大の予防措置となるものと思われる。いったん殉職者の発生の際は、遺族に対し、補償はもとよりそのあとの援護に全力をあげ、後顧の憂いのないように努めている。

国鉄殉職者数

昭和 25 年度	294 名	
" 26 "	229	
" 27 "	198	
" 28 "	175	(注) 29 年度は洞爺丸事故による
" 29 "	521	379 名を含む。これを除けば
" 30 "	136	142 名。
" 31 "	126	(原田種達)

**しゅんせつこうじがかり しゅんせつ工事掛** 鉄道管理局の工事区におかれる職で、区長の指揮をうけてしゅんせつ船に乗船し、港湾のしゅんせつ作業およびこれに付帯する作業（しゅんせつ船・土運船の運行および保守等）に従事するものである。

この掛は現在函館の工事区に配置され、しゅんせつ船有川号に乗船して、函館および青森港の国鉄連絡船の運行に直接関係のある水路のしゅんせつ作業に従事している。

しゅんせつ工事掛は、その担当する業務に応じて、労働基準法による起重機運転士または汽缶（きかん）士の免許が必要である。

しゅんせつ船は船舶法等で定める船舶ではないので、乗組員も一般船員とは異なり、船員法等の適用はなく、陸上勤務者と同様に取扱われている。（加藤誠次郎）

**じゅんろりよう 順路利用** 国鉄線または社線に到着した他線所属の貨車を、その貨車の所属線に速達できる経路上の貨車所属線以外の駅行貨物の輸送に利用することをいう。

他線所属貨車が到着した場合は、その貨車所属線行貨物を積んで返路利用をして所属線に返送するのを原則とするが、返路利用し得る貨物がない場合は、速達できる経路上の、貨車所属線以外駅行貨物の輸送に使用することを、返送の手段としてとる場合がこれに当る。（加藤礼三）

**じょうえつせん 上越線** 高崎線高崎駅から信越本線宮内駅に至る 162.6 km の線。東北線に属し、線路等級は乙線である。

高崎と宮内を結ぶ鉄道として大正 10・7 高崎・渋川間上越南線、大正 9・11 宮内・小千谷間上越北線として開通、さらに両線とも逐次建設を進め、昭和 6・9 水上・越後湯沢間の開通によって全線開通、線名を上越線と呼ぶこととなった。開通の際水上・石打間を、また昭和 22・4・1 高崎・水上間を、昭和 22・10・1 石打・長岡間を電化した。なお昭和 29・11・3 から一部の電車乗入れも開始された。

いわゆる上信越高原国立公園地帯の東部の山岳地帯を通過しており、日本第 1 の長さをもつ清水トンネルやループ線等が知られている。また輸送上から見ても高崎線とともに裏日本と京浜地区とを直結する線として、国内幹線の 1 つをなしている。線名はこの線のおおっている上野（こうづけ）・越後（えちご）両国名の頭文字をとった。（森 俣芳）

**しょうえんそうち 消煙装置** 燃料がボイラ火室および火格子上で完全に燃えないと黒煙を発生する。この黒煙発生を少なくするか、まったく無くす装置。

燃料を完全に燃やすためには、燃焼ガスと空気との接触を良くすることが望ましい。蒸気機関車ボイラのように燃焼率が高く、火室負荷の大きい場合においては、燃焼はきわめて困難になる。燃料自体もなるべく塊炭で、揮発分の少ないものを使い、