

開業線 山形県下の羽越本線鶴岡駅から湯野浜温泉駅に至る延長 12.2km、旅客および貨物運輸の鉄道で単線、動力は電気、軌間は 1.067m であり、大正 2・8・2 免許を受け、昭和 4・12・8 運輸開始した。

4 沿線の観光地

善宝寺(善宝寺駅)、湯野浜温泉(湯野浜温泉駅)。(志村幹雄)

しょうにんしよ 承認書(荷物事故の) 国鉄が通運事業者に請負わしている宅扱貨物の受託事務、集貨・配達作業、貨物の積込および取卸作業、車扱貨物接続作業などについて、請負人またはその従業員の責任に帰すべき事由によって運送品に滅失、き損または延着の事故を発生させ、もしくは宅扱貨物の受託監査粗漏、免責特約をすべきものに対しこれをしなかったなどの事由で、国鉄が損害を受けたときは、請負人は国鉄に対して賠償の責任があることに契約されている(荷主に対しては国鉄に賠償責任がある)。

請負人がこのような事故を発生させたとき、または調査の結果その事実が明らかになったときは、駅長はその請負人からその責任を認めた承認書を提出せしめる。この承認書は国鉄が荷主に対して損害賠償の支払をした場合、国鉄が請負人に求償するために必要な書類である。

国鉄から荷扱所の業務を委託された者、積替作業を委託された者、自動車線の駅における業務を委託された者ならびに小荷物の配達作業をする者についても同様である。(坪谷忠雄)

じょうはなせん 城端線 北陸本線高岡駅から南下して城端に至る 29.9km の線。北陸線に属し線路等級は丙線である。

明治 30 年中越鉄道株式会社によって建設されたが、大正 9・9 政府に買収され、城端線と改められたものである。

この線は越中平野の穀倉地帯を走り、旅客運輸は一部気動車化している。(森 悌寿)

じょうばんせん 常磐線 東北本線日暮里駅から我孫子、水戸、平等の駅を経て東北本線岩沼駅に至る 343.1km の線。田端・隅田川間 4.8km、北千住・隅田川間 4.3km、水戸・那珂川間 1.1km の枝線を含み、総営業キロ 353.3km。東北線に属し線路等級は甲線である。

明治 22 年友部・水戸間、明治 28・11 土浦・友部間、明治 30・2 水戸・平間、明治 30・11 中村・岩沼間、明治 31・8 平・中村間、明治 38・4 日暮里・三河島間と日本鉄道株式会社の手によって開通、明治 39・11 鉄道国有法によって国鉄に移管、常磐線と呼称することとなったものである(会社当時は日暮里・土浦間土浦線、土浦・岩沼間磐城線と呼ばれていた)。

東北本線とともに表日本縦貫線の一部をなしており、東京地区と岩沼以北との間においては東北本線とあわせて複線のな使命を果たしており、勾配(こうばい)等からみてむしろ東北本線にまさるものがある。線名はこの線のおおっている常陸(ひたち)・磐城(いわき)両国の頭文字をとった。(森 悌寿)

じょうびえき 常備駅(貨車の) 貨車は能率的に運用するために、所属を定めず原則として全線共通運用をするためである。しかし特定地域の特定物資を輸送することを目的として、特殊な構造をもつ豚積車・家きん車・活魚車・陶器車等の貨車については、共通運用をすることがあってその貨車の使命にそわない場合がある。このような貨車については、特定の鉄道管理局に専属させて、一定の駅を指定して常備させ、各駅に到着後は必ずその常備駅に返送するようにしている。この指定された駅をこれらの貨車の常備駅という。私有貨車および事業用貨車についても、その管理または運用上常備駅が指定されている。(平井隆三)

しょうひょうひきかえはらいもどし 証票引換払いもどし

旅客は旅行見合せ・旅行中止・列車運行不能・運行時刻遅延等の場合には、鉄道に運賃料金の払いもどしを請求することができるが、この場合国鉄では、旅客の所持する乗車券類(運賃料金後払のものを除く)に払いもどし事由・金額および支払月日を記入して駅長が証明し、これと引換えにその払いもどしをすることになっている。この取扱いを「証票引換払いもどし」という。証票引換払いもどし日報は、当日における証票引換払いもどしの取扱額および払いもどし手数料等を、所管審査課に報告するため駅で作成する帳表であって、証票引換払いもどしに対する総括報告書である。

この日報の様式は甲・乙の 2 片制で、おもな記入の事項は証票種別、枚数、払いもどし額、払いもどし事由、手数料等である。乙片は駅に保存、甲片は払いもどし証票(回収乗車券類)を添付して所管審査課に提出し、払いもどし額の総括計算、運輸統計の作成および通行税の計算(1・2 等の場合)等の資料に供される。なおこの日報は、鉄道管理局長が必要と認めた駅に対しては、旬報制とすることができるようになっている。(伊藤孝)

じょうむいんしゅくはくじょ 乗務員宿泊所 乗務員の仕業先の休泊にあてる施設。多数宿泊する主要箇所には国鉄経費で設置し、その他の箇所では民家を借入れて代用宿泊所として設置し、業務に支障のないよう職員の使用をはかっているものである。これらの施設は昭和 31・3・末現在で 174 箇所あり、宿泊定員は 3,926 人、民家借入れのものは 349 箇所あり、宿泊定員は 1,595 人となっている。(富田 昇)

じょうむこうろ 乗務行路 列車乗務を任務とする車掌区所属職員の一勤務を明確にするため組まれた乗務行程をいい、車掌区所属職員以外の乗務員にはこの語は用いない。

乗務行路においていう一行路とは、乗務員の一勤務の意であって、乗務を開始してから、その終了するまでの行程を指すのである。一勤務の内容は実乗務・準備・待合わせおよび徒歩時間とからなる。実乗務とは乗務員が現実に乗務する時間であって、便乗もこれにふくまれる。準備とは乗務前における乗務のための諸準備、および乗務終了後における引継その他の整理に要する時間である。待合わせとは勤務の中間において、つぎの列車に乗務するため待機する時間である。徒歩時間とは乗務員詰所と乗務開始、または乗務終了地点との間に相当の距離のある場合、その歩行に要する時間である。

乗務員に対し、一勤務ごとの行路を明確にするのは、乗務員の運用を合理的にし、勤務を円滑にするためである。すなわち列車は昼夜を分たず運転され、また各列車はその使命によって速度に緩急があり、距離にも長短があり、一方乗務員に対しては、勤務上一定の時間的制約が設けられてあるのと、日々そのつどの勤務の割振りは事実上不可能であるからである。

乗務員に対する時間的制約は、日本国有鉄道職員勤務および休暇規程に「列車乗務員の一勤務は 18 時間まで、ただし 22 時から 5 時までの時間 3 時間以上を含む勤務の場合は 15 時間まで」と定めてある。

長距離列車に乗務する客扱専務車掌・列車給仕・荷扱専務車掌・荷扱手等は、業務の性質上上記の制限から除外されている。乗務行路は通常列車ダイヤをもとにして組まれる。この場合乗務員には急直行列車の客扱を任務とする客扱専務車掌、荷物車または小口貨物を輸送する代用車の荷扱を任務とする荷扱専務車掌、複線自動区間後方防護を任務とする運転車掌、客貨取扱を兼ねた普通車掌、その他清掃・給仕・荷物積卸を任務とする列