

和26年運輸省令第2号)。地方鉄道運賃割引規程(昭和10年鉄道省令第1号)。専用鉄道規程(大正8年閣令第19号)。索道規則(昭和22年運輸省令第34号)。なお鉄道営業法(明治33年法律第65号)にもついて制定されている上記省令と同列にある命令には、つぎのものがある。地方鉄道建設規程(大正8年閣令第11号)。地方鉄道運転規則(昭和25年運輸省令第99号)。地方鉄道係員職制(大正8年閣令第13号)。

昭和32・6・1現在この法律の適用を受けている業者数は224で大部分株式会社組織であり、開業線は6,024.4km, 未開業線は987.4kmある。

参考文献 古谷善亮著 地方鉄道法。喜安健次郎著 鉄道法規論。(石川武徳)

**ちやくえきごせんてい 着駅誤選定** 配達荷物の着駅は、荷物集配区域表によって鉄道係員が選定するのであるが、係員の錯誤その他の事由によって着駅の選定を誤る場合があり、これを着駅誤選定と称している。着駅誤選定の荷物を発見した場合は、ただちに正当着駅に転送する手配をとるとともに、着駅の変更によって運賃・料金に異動を生ずるときは(最初から正当着駅に運送するものとして正当運賃・料金を計算する)荷主に対して差額運賃・料金を追徴または払いもどしをする。(金田政吉)

**ちやくえきへんこう 着駅変更** 指図の内容の1種で、荷送人または貨物引換証もしくは船荷証券の所持人が、当初指定した着駅と異なる着駅に変更することをいう。(重森直樹)

**ちやくき 着機** 列車の終着または機関車の付け換えとなる停車場で、列車を引張ってきた機関車が機関区または機待線等に入るまでの通称である。したがって列車到着後、到着した機関車をもって、解放または増結等の入換をし、その後機待線または機関区等に入区する場合は、この入換を着機入換という。(山岸勘六)

**ちやくけん 着検** 蒸気機関車・電気機関車・電車等の新製車または出場車が所属区に到着した場合、区では交番検査程度の検査を行ったのち、仕業にくみいれる。この検査を区では、到着時における検査すなわち略して着検とよんでいる。これは規程で定められてはいないが、新しく取付けられた部品、あるいは分解修繕後組立てられた部品は、回送中の振動その他により、ゆるみや調整の狂いを生じやすいので、区では自衛上実施しているのである。(塚越義寿)

**ちやくさつにっぽう 着札日報** 当日旅客から回収した乗車券類(旅客不足賃日報その他の報告書に添付するものを除く)の枚数その他を、支社審査課に報告するため作成する帳表で、回収乗車券類に対する総括報告書である。

旅客が使用を終り、または無効となった乗車券類は、これを所持する必要はなく、もし所持を認めると2重使用・不正払いもどしその他種々の弊害を誘発する原因となるおそれもあるので、これを鉄道係員に返付しなければならないことになっており、また鉄道においてもこれら回収乗車券類は、運賃料金調定事務の一部として発売報告との照合、取扱の正否確認等重要な役割を有しているものであるから、これに対しては厳重な管理を必要とする。元来着札は、各方面の駅で発売した各種の乗車券類を集中回収するものであるから、その種別は雑多であり、回収原券のみでその整理をすることは容易でないので、これに対する整理帳表としてこの日報が設定された。したがって発売照合または取扱内容の正否確認等は、この日報に添付し提出する回収原券によって行われ、この日報は、回収乗車券類に対する総括整理および降車人員統計等の資料に供される。様式は甲・乙の2片制で、記入事項は、回収乗車券類の等級・種別および

枚数等である。なお回収乗車券類のうち、日付誤植・2重付・無日付・誤切断・無効のもの等に対しては事故札として、また乗車船中に通用期間経過のもの、途中下車し前途旅行放棄のもの・無入缺(きょう)で運賃を追徴しないもの等に対しては変則札として、それぞれ一般のものと区分、別表を作成することになっている。この日報の甲片は回収乗車券類を添付して所管審査課に提出、乙片は保存する。(伊藤孝)

**ちやくしゅめいれい 着手命令** 直轄工事施行に当り、所轄長が発する着手命令のこと。請負工事については着手命令はない。すなわち契約書第2条により、日までに着手し、日までに竣工(しゅんこう)すべしという契約になっているから、請負者はその指定された日までに随時着手し、着工届を監督員に提出するようになっている。ただし工事を1時中止した場合には、その中止の原因が除かれたとき監督員から再着手命令を受け、その工事を継続施行する。(富田善明)

**ちゅうおうせん 中央線** 中央線のほかに、これから分岐する青海線、五日市線、八高線、小海線、篠ノ井線、大糸線、明知線および太多線の8つの支線を包括して呼ぶ総称。(森 悌寿)

**ちゅうおうてつどうきょうしゅうじょ 中央鉄道教習所** 国鉄の本社附属機関。職員の研修・養成および訓練、教育教材の編集および作成、技能の検定、職員の教育および能率についての調査研究に関する業務を行う養成機関の1つであって、国鉄における養成機関の中心をなすものである。

本所は東京都北多摩郡国分寺町に設置されており、分教所は三島市に置かれている。

内部組織は総務部(庶務課、経理課、教務課、生徒課、臨時設備教室)、研修第一部、研修第二部、専門部、高等普通部および通信教育部の6部4課1室および図書館となっている。付属機関として能率管理研究所が置かれ、職能教育・教育効果等、経営管理、災害事故防止等の調査研究を所管している。

将来の幹部職の養成を目的とする研究部、将来の中堅幹部職の養成を目的とする専門部、現業の準幹部職の養成を目的とする高等部および現業の一般中堅職の養成を目的とする普通部が置かれている。

研究部の修業期間は7月である。

専門部は管理科、運輸科、機械科、土木科、建築科および電気科に分かれ、その修業期間は2年である。

高等部は運輸科、公安科、運転科、検修科、施設科、建築科、電気科および自動車科に分かれ、その修業期間は6月である。

普通部は車掌科、電信科、電話科、公安科、機関士科、機関助士科、電気機関士科、電気機関助士科、電車運転士科、電車科、気動車運転士科、気動車科、客貨車科、線路科、工事科、機械保線科、操機施設科、建築科、電力科、信号保安科、通信科、自動車運転科(第1、第2)、自動車車両科および自動車車掌科に分かれ、その修業期間は2月~1年6月である。

所長、部長のほか、学務主事、課長、室長、館長、分教所長、講師、助手、学級主任等が置かれ、その数は約390人である。また生徒は職員の需給状態によって異なるが、昭和31年度末において約800人である。(富坂正直)

**ちゅうおうほんせん 中央本線** 東海道本線の東端東京駅から東京都西部を通り、甲府、岡谷を経て塩尻駅に達し、これから南下して東海道本線名古屋駅に至る412.9kmの線。ほかに三鷹・武蔵野競技場前間3.2km、国分寺・東京競馬場前間5.6kmの旅客支線、北府中・下河原間3.8kmの貨物支線を含み、総営業キロ425.5km。線路等級は東京・八王子間は甲線、八王子・名古屋間は乙線である。