

平元線

西浦・高原 約213km

この線は京義線西浦を起点として東進し、高原で鏡鏡本線と接続する半島横断線の1つである。同線の建設については明治36年以来元山、平壤、鎮南浦の日本人居留民の運動があったが、京元線を先にしたため勢い遅延し、昭和15年に建設に着手された。この線の建設は中間に朝鮮中部脊梁をなす狼林山脈があり、けわしい山岳と深い溪谷にそって行われたので隧道・橋梁・大築堤等の難工事が多かった。

区間	キロ程	起工	開通
西浦・舎人場	25.0km	大正15・5・6	昭和2・11・1
舎人場・順川	22.3	昭和2・5・20	3・10・15
順川・新倉	19.7	2・11・8	4・10・1
新倉・長林	29.5	4・2・15	6・10・1
長林・陽徳	27.4	8・8・17	11・11・1
陽徳・天乙	27.9	13・8・1	未詳
天乙・城内	22.8	昭和8・10・27	未詳
城内・高原	30.0	昭和6・4・21	昭和12・12・16

図們線（東部線）雄基・潼関洞 162.8km

（西部線）潼関洞・会寧 約58 "

昭和2・10雄基・甌山間および甌山・阿吾地間の建設を同時に着手し、逐次工を進めて昭和8・8・1雄基潼関洞間を全通させた。なお威鏡線の終端会寧から潼関洞に至る旧図們鉄道を買収、これを広軌に改軌して、東部線に接続し、東部線の開通と同時に運輸営業を開始し、雄基から京城に至る直通列車の運行を可能ならしめた。

その間昭和6・9・18満州事変のぼつ発のため、本線と吉敦線（吉林・敦化）との連絡を図る必要から、南陽に達する線を昭和7・12に完成して、満州の京図線に接続し、日鮮満交通に新生面を開いた。

惠山線 吉州・惠山 約141km

白岩から分れ茂山に至る白茂線とともに、北鮮の森林ならびに地下資源を開発し、満州内部に達する一動脈をなしている。

昭和6・5・1工事に着手し、昭和12年これを全通させた。

満浦線 順川・満浦 約299km

昭和3年順川・价川間の実測に着手、満州事変のぼつ発、満州国の建国等、日満関係の急激な変化に伴ない、本線はにわかに重要性を加えることになったので、これが完成を急ぐこととなったが、地勢複雑のため難工事区間が多く、昭和14・9・28、工事開始以来実に9年6箇月の長年月を費して、ようやく満浦までの全区間を開通した。同年8月満鉄側の梅河・輯安間鉄道と連絡すべき満浦橋梁竣工し、9月28日満浦・梅輯両線の軌道連結が行われ、10・1より両線相互の直通運輸が開始され、鮮満交通史上に一新機軸を画した。

慶全線 全州・順天 133.2km

本線は裡里・全州間買収線を延長し、全州から南下して順天に出で、東に転じて晋州に連絡する慶全本線（後線名を改め、裡里・麗水港間を全羅線と称す）とその途中金池から西進して光州線潭陽に連絡する約251kmの区間で、南鮮における縦横断線を形成して木浦・群山および麗水・釜山の諸要港の内陸連絡路をなす線である。

昭和4・4全州より起工し、昭和11・12・16順天まで竣工、営業を開始した。

昭和14・11金池・潭陽間工事に着手、その後順天・晋州間工事を開始した。

東海線

北部線 安辺・襄陽 192.6km

（安辺・浦項 477.9km）

南部線 釜山鎮・蔚山 73km

同線は京元線の安辺を起点としておおむね東海岸を南下して浦項に達する区間と、京釜線釜山鎮から蔚山に達する区間との合計551kmを建設し、すでに総督府において買収した元朝鮮鉄道株式会社所属の慶東線を改軌してこれと連絡させ、東部縦貫線の完成を目的とするものである。

北部線は昭和3・2安辺歙各間約31kmの路盤工事着手にはじまり、昭和12・12襄陽まで192.6kmを開通し、引き続き襄陽三陟間103.9kmおよび東幕・梅院間3.7kmの工事を進めていたが、完成を見るに至らなかった。

南部線は昭和5・7釜山鎮から工を起し、昭和10・12蔚山までの建設を終えた。一方蔚山・慶州間、慶州・大邱間、慶州・浦項間の既設狭軌鉄道の広軌改良工事を完成して、この区間一円の広軌軌間による列車運行を実現した。

昭和15・4浦項から興海に向って建設工事を続行したが、工事中途にして終戦を迎えた。

白茂線 白岩・延社 136.3km

惠山線白岩から茂山に達する延長約188km、軌間0.762mの狭軌鉄道で、広大な森林地帯を横断し、国境地帯の資源を開発し、鮮満交通の整備に資せんとしたものである。昭和7・11白岩方面から工事を開始し、14・10延社まで136.3kmを開通し、引き続き延社・茂山間51km余の工事を進めていた。この鉄道の沿線一帯は海拔1,000m以上で、とくにこの鉄道の起点白岩付近は海拔1,400m以上、北溪水駅の如きは実に海拔1,720mの高所にあり、厳寒には零下40数度にも達することがある。

中央線 永川・京城 345.2km

本線建設の主要目的は大邱慶州間鉄道の広軌改築と相まって半島第2の縦貫線を形成し、資源の開発、産業の発達を促進するとともに、京釜本線の輸送緩和を図らんとするにあった。昭和11・12永川より、翌年1月東京城（清涼里）よりそれぞれ工事をはじめ、北部線は昭和15・4東京城（清涼里）・原州間108.4kmを、同じく15年3月南部線の永川・慶北安東間89kmを開通した。17・4・1・全通営業開始した。

全羅線 裡里・全州 25.3km

順天・麗水港 43.3

元全北鉄道株式会社線であったが、昭和2・10買収と同時に広軌改築に着手し、同4・9竣工、また本線中順天・麗水港間鉄道は全南光州・順天間線路とともに昭和11年南朝鮮会社線を買収したものである。

参考文献 朝鮮総督府鉄道30年史（昭和16年）。鮮鉄営業概況年報（昭和17・18年）。（遠藤 武）

ちょうてい 調定（国鉄会計） 会計長が、現金の収納に当り、その収入すべき金額の当否、現金の支出に当り、その支払すべき金額の当否を調査決定することをいう。調査決定の略語である（日本国有鉄道会計規程第57条）。

会計長の調定は、事前に要求者から送付された収納伝票または支払伝票ならびに伝票に添附されている関係書類により、その当否を審査し、適正と認めるときは、伝票に命令印を押して現金出納職員に交付し、現金の出納を行わしめることを原則としている。例外として、事後調定（*直収入、*駅直払）を行っているものもある。

会計長は、現金を収納すべきものについては、要求者から送付された当該収入に係る要求伝票・契約書その他の関係書類にもとづいて、当該収入が法規または契約条項に違反しないかど