

ている。

(7) 旅行行程が3日以上にわたるもので、臨時列車の設定を必要とする団体

(イ) 1等車または寝台車を連結していない列車または区間に対し、その車種の客車を使用する団体

### 3 客車専用扱団体に対する団体運賃・料金の計算方

客車専用扱団体については、貸切扱の場合と同様、客車の種別により定められている所定の運賃収受定員を基礎とし、すべて大人運賃・料金を適用し、使用客車の種別および車数に応じて、次によって団体運賃・料金を計算することとしている。

(1) 団体運賃は、次の算式に従って計算する。ただし、実際の乗車人員が、運賃収受定員を超過する場合は、運賃収受定員の1割に相当する超過人員については団体運賃を収受しないが、その1割をこえる超過人員については、一般扱団体の場合の例によって計算した大人団体運賃を加算して計算する。

$$\left[ \begin{array}{l} \text{全行程について一般扱団体} \\ \text{の場合の例によって計算し} \\ \text{た1人当り大人団体運賃} \end{array} \right] \times \left[ \begin{array}{l} \text{運賃収受定員(使用)} \\ \text{客車の種別・車数に} \\ \text{応じて計算する} \end{array} \right]$$

なお、一部区間を客車専用扱団体とする場合は、全行程について一般扱団体の場合の例によって団体運賃を計算することとし、客車専用扱団体とした区間について計算した客車専用扱団体運賃が、同区間について計算した一般扱団体運賃を上回る場合だけ、その差額を加算して計算することとしている。

(2) 団体料金は、次の算式に従って計算する。ただし、実際の乗車人員が運賃を収受した人員をこえる場合は、実際乗車人員を適用して計算する。

$$\left[ \begin{array}{l} \text{全行程に対する1} \\ \text{人当り大人料金} \end{array} \right] \times \left[ \begin{array}{l} \text{運賃を収受} \\ \text{した人員} \end{array} \right]$$

(戸川正雄)

### きゅうこうきゅうそうひんれっしゃ 急行急送品列車

市場行き鮮魚輸送の速達をはかるため、昭和34・9新設された列車種別である。この列車は時速75kmの速度で運転できる急行用貨車の冷蔵車および別に指定した貨車で組成される市場行き鮮魚輸送列車である。現在(昭和39・10)は東北線および常磐線に㊦と表示した冷蔵車で編成されている愛称「さんりく」号と、山陽本線に㊧と表示した冷蔵車で編成されている愛称「とびうお」号の2列車がある。前者は塩釜港・石巻・気仙沼・宮古および較等から東京市場・横浜市場および北千住行きに、後者は福岡港・戸畑および下関等から大阪市場・丹波口および神戸市場行きに利用されている。

なお専用運用を行なっている冷蔵車の形式および車数は、次のとおりで関係支社に配属している。㊦表示、レ12000形式144車、レム1形式38車は主として東北支社に、㊧表示、レ12000形式153車は主として中国・西部支社に配属されている。

(須賀 修)

きゅうこうしゃあつかいれっしゃ 急行車扱列車 輸送近代化の一環として昭和34・9に新設された列車種別である。この列車は原則として時速75kmの速度で運転できる急行用貨車のワム60000号およびワム80000号形有がい車で組成され、発着駅および需要量がおおむね一定し、定形輸送が可能な高等級貨物および小口混載貨物を輸送する。したがって特別急行貨物列車同様に途中の組成駅をパスすることがたてまえであるが、発または着集約の都合等で組成駅で作業を必要とするものがあり、また特に指定する列車に限って、その他の貨車も連結してよいこととしている。現在(昭和39・10)全国主要線区に58本の列車を設定している。

なお、時速75kmで運転できる貨車を乙種貨物車といい、ワキ1000形式等15種類があるが、この列車に連結できるものは運用検査等の都合で「急行」と表示した貨車に限定している。

(須賀 修)

きゅうでんかんりきょく 給電管理局 国鉄の支社の地方機関(地方において国鉄の業務を分掌している機関であって国鉄の従たる事務所をなすもの)。昭和25・8に経営合理化の一環として、自営電力設備の一貫の運営をはかり、その経済性を高めるため、給電管理事務所が設置され、その後昭和36・4・20に給電管理局と改称されたものである。その所管業務は、電気の発生、伝送、変成、配給および調達である。すなわち、信濃川水系の千手および小千谷の両水力発電所と、川崎火力発電所において発電し、給電区における交流変電所において変成し、送電線路によって主として東京近郊に電力を供給している機関である。また、これらの業務を行なうのに必要な施設(付帯施設を含む)の改良、運転、保存および管理を行なっている。なお、一般の委託による電気の発生、伝送、変成および配給ならびに発電施設の運転、保存および管理も行なっている。

昭和38年度の実績によれば、国鉄の電力消費量は37.4億KW/hで、その約43%にあたる15.9億KW/hを、この局の自営電力でまかなっている。発生電力量は、17.4億KW/h(水力発電10.9億KW/h、火力発電6.5億KW/h)であるが、送電中のロスや部外供給を除いた電力を自家消費しているわけである。

給電管理局は、東京都港区芝汐留に設置しており、東京給電管理局と称している。その内部組織は、局長、次長、経営管理室、総務課、技術課、給電課および保安監査員となっている。

所管区域は、\*発電所・交流変電所・開閉所・送電線路などの電気工作物によって定められており、鉄道管理局との所管区分を明らかにしている。

現業機関として、発電所(信濃川・川崎)と給電区(新鶴見・武蔵境・高崎)とがある。

給電管理局に所属する職員の数、約930人である。

(宮坂正直)

きゅうでんしれい(しつ) 給電指令(室) (英) load-dispatcher (office) 国鉄自営電力を管理している東京給電管理局が電気を供給している電気運転用変電所は、現在81箇所約57万キロワットの設備容量をもっており、この区域内での輸送量は国鉄の全鉄道輸送量に対し、旅客人キロで約35%、貨物トンキロで約13%に達しているが、営業キロでは約4%である。

この集中的大輸送量をさばくために必要な列車の運転を確保すること、このエネルギー源としての電気を安定、豊富かつ低廉に供給すること、および電力系統保全のために必要な電気工作物の新設、改良、機能の維持の各種作業の安全を保持すること等を目的として、東京給電管理局に給電指令室が設けられている。

給電指令室は、自営の送電系統、すなわち千手・小千谷の水力発電所、川崎の火力発電所、新鶴見・武蔵境・岡部・新宿・赤羽・神田・大井町・小岩の交流変電所、前記81箇所の運転用変電所および、これらの相互間を結んでいる架空、地中の送電線路等によって形成されている受送電組織の総合的な運用を担当しており、その系統で必要とする時間ごとの負荷電力に対し、水力を有効に利用して水力の燃料費を最低にするよう経済的な発電電力を指令すること、停電作業のために必要な系統の変更を指令し、所要の電力を安定に送電しながら必要区間の電気を停止し、作業を安全に終了して系統を正常に復するまでに