

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25

始



福島運輸事務所編

驛員教科書

東京鐵道教育會發行

特 214
727



福島運輸事務所編

員教科書

東京鐵道教育會發行



序

國有鐵道に關し、或は又國有鐵道従事員のために書かれた文献は甚だ多數である。しかし、多忙な現業に従ふ職員とか、新しく若い職員が、知り度く思ひ、知つて置かねばならぬ知識に付て、総合的に書かれたものは必ずしも多くはない憾みがあつた。從來のものは概ね餘りに専門的理論的であるか、さもなければ今日の時代に於ては多分に訂正を要する、換言すれば古いものとなつてゐるのであつて、現在現場の前線に立つて働いてゐる職員や、將來立ち働かうとする職員に對し、現實的な基礎知識を授けるに充分であると考へることは困難である。

福島運輸事務所に於ては斯様な見地、斯様な必要から、職員の教養のた

め、更に進んで日常業務の指針とするために、其所のエキスパート達が各自自分の擔當部門に就て記述し、これを一冊として「驛員教科書」として上梓することゝなつた。そのことを聞いて私は年來の渴が一時に滿された思ひでまことに喜ばしく思つてゐる。殊にそれが、繁劇な業務に携はつてゐる職員諸氏の業務の餘暇に生れ出でた點に一層の欣びを感じて居るものである。

勿論、この「驛員教科書」は福島運輸事務所管内の職員に教へると云ふ非常に素朴眞摯な氣持から書かれたものに相違ないのであるが、本書の内容が、編纂者が目的とした其の管内の現業の職員に對してばかり適用されるものではなく、國有鐵道に關する知識を體系づけて、私達の從來の國有鐵道業務に關する知識の整理を容易にして呉れたことに、更に大きな意義

があると思ふ。

終りに私は此の「驛員教科書」が多くの職員に讀まれ、好指針となつて編纂者の努力が充分に報いられることを希望して已まない次第である。

昭和十四年二月

仙臺鐵道局長 青 盛 忠 雄

はしがき

本書は新規採用の驛員教習用の目的を以て編纂したものである。最近新規採用の職員多く、是等の人達を一日も早く實務に通曉せしめ、所謂間に合ふ驛員に養成する事は、現場の重要緊切な當面の問題になつてゐる。會議の席上其他機會ある毎に、教養上適當な教材が欲しいとの、現場幹部の聲をきく事久しいものがある。よつて今回運輸事務所の各擔當者に、各其の擔當部門を受持つてもらつて本書を編纂した次第である。

本書編纂の目的は以上の通であり、又本書の記述は極めて大綱ではあるが、運輸運轉の業務の各般に互つて講述されてゐるので、單に新らしい職員のみでなく、一般職員に對しても、鐵道常識を涵養し、能率の向上に資

する點が尠くないと信ずる。

本書は、理解に便となる圖面は出来るだけ挿入したが、諸帳表類其の他一切の様式や雛形を省略してある。これは、講習に際しては出来るだけ實物について教へて頂きたい意味で省いたのである。

昭昭十四年三月

福島運輸事務所長

驛員教科書目次

庶務

第一章 鐵道一班	一	五、運輸事務所の所管區域	二四
第一節 鐵道の概念	一	六、保線事務所、電力事務所及工場	二八
一、序論	一	第三節 運輸運轉従事員	二八
二、鐵道の起源	一	一、停車場従事員	二八
三、鐵道の本質	二	二、車掌區従事員	三〇
四、鐵道の種類	三	三、自動車區従事員	三三
五、鐵道の目的	四	第四節 服 務	三三
六、鐵道の特長	四	一、服務法規の恪守	三三
七、我國鐵道の創業發達	五	二、出務時刻	三八
八、鐵道記念日	七	三、點 呼	三九
九、鐵道旗	八	四、服 裝	四〇
第二節 國有鐵道の組織	八	五、禮 式	四三
一、鐵道省	九	六、時計の齊生	四三
二、鐵道局	三	七、執務時間	四三
三、鐵道局の管轄區域	三	八、退 出	四三
四、運輸事務所及鐵道局出張所	三	九、休 養	四三

目次

十、缺 勤	三三
十一、休暇及忌引	三三
十二、賞 罰	三九
第五節 従事員の待遇	四〇
一、俸給、給料及賞與金	四〇
二、年功加給	四一
三、手當及割増給	四一
四、夜勤食料及旅費	四一
五、住 宅	四二
六、無賃乗車證	四三
七、醫 療	四三
八、慰安互助	四四
第六節 教育及試験	四六
一、鐵道局教習所	四七
二、其の他の教育施設	四七
三、各種登用試験	五一
第七節 従事員の救済制度	五三
第八節 國有鐵道共済組合	五五
一、目 的	五五
二、組 織	五五
三、給 付	五五
四、審 査 會	五七
五、附屬事業	五七
第九節 國有鐵道現業委員會	五八
一、目 的	五八
二、組織及權限	五八
三、運 舉	五九
四、議 事	五九
五、聯合現業委員會	五九
第十節 法規令達	六〇
一、法規令達の意義	六〇
二、法規令達の種類	六〇
三、法規の效力	六一
第十一節 鐵道精神及鐵道精神の歌	六四
第十二節 局是三綱	七〇
第十三節 従事員の覺悟	七三
第二章 通 信	七四
第一節 序 論	七四
第二節 電 信	七五
一、電報の種類	七五
二、指定事項	七六
三、電報の傳送順位	七六
四、電報受付上調査すべき事項	七六
五、公衆電報料金及特殊取扱料	七七

旅 客

六、管内電報取扱費	八〇
第三節 電 話	八〇
一、通話の種類	八〇
二、使用上の制限	八一
第一章 總 說	八三
第一節 鐵道旅客運送の重要性	八三
第二節 旅客事務従事員	八五
第一 出札事務に就て	八六
第二 改札事務に就て	八八
第三節 法 規	八九
第一 準據法規	八九
第二 適用順位、解釋	九〇
第二章 乗車券類	九一
第一節 乗車券の種類	九一
第一 旅客運送條件に依る分類	九一
第二 乗車券の様式に依る分類	九三
第三 連帶の有無其他に依る分類	九四
第四 其の他の乗車券類	九五
第二節 乗車券表示事項	九六
第三節 通用期間	九八
第四節 途中下車	一〇〇
第五節 乗車券類表示事項の訂正	一〇一
第六節 乗車券の廢札	一〇三
第七節 乗車券の檢査及回收	一〇三
第八節 乗車券の無効	一〇四
第一 定期乗車券以外の乗車券の無効	一〇五
第二 定期乗車券の無効	一〇五
第九節 無札の取扱を爲すべき場合	一〇六
第十節 乗車券の特別扱	一〇八
第一 遊覽地又は市内經由特別扱	一〇八
第二 乗車區間の選擇乗車	一〇九
第三 東京市内電車環狀線に於ける特別扱	一一一
第三章 旅客運賃	一一一
第一節 旅客運賃通則	一一一
第一 旅客運賃	一一一
第二 旅客運賃計算方	一一三
第三 小兒旅客運賃を收受する場合	一一四
第四 經路特定區間の範圍	一一五

目次

第二節 普通旅客運賃	二六
第一 鐵道普通旅客運賃	二七
第二 航路普通旅客運賃	二八
第三 自動車普通旅客運賃	二九
第三節 特定旅客運賃	二九
第四節 割引旅客運賃	三〇
第一 個人に對する割引	三〇
第二 各種會合參列者に對する割引	三一
第三 旅行獎勵の運賃割引	三一
第四 季節割引旅客運賃	三二
第五 遊覽券割引運賃	三三
第五節 定期乗車券運賃	三三
第一 定期乗車券の種類及取扱方	三三
1 定期乗車券の種類	三三
2 取扱方	三三
第二 定期乗車券運賃	三四
第六節 回数乗車券運賃	三四
第一 回数乗車券の種類及取扱方	三四
1 回数乗車券の種類	三五
2 取扱方	三五
第二 回数乗車券運賃	三六
第七節 團體旅客運賃	三七
第一 團體旅客	三七
第二 團體旅客の種類	三八
第三 團體旅客運賃	三九
1 割引の範圍	三九
2 割引率	三九
3 輸送期間	三九
4 無賃世話人	三九
5 團體旅客運賃の計算	三九
第八節 貸切旅客運賃	四〇
第四章 其の他の乗車券類及料金	四〇
第一節 急行券	四〇
第一 急行券の取扱方	四〇
第二 急行料金	四一
第二節 寢臺券	四一
第一 取扱方	四一
第二 寢臺料金	四一
第三節 入浴券	四一
第四節 乗車券引換證	四一
第五節 旅行券	四一
第六節 入場券	四一
第一 種類及取扱方	四一

第五章 旅客運賃及料金の追徴拂戻

第七節 通行税	四二
第一 追徴、拂戻	四二
第二節 乗車券、急行券の紛失	四三
第一 普通乗車券、急行券	四三
第二 定期乗車券、回数乗車券	四三
第三 團體乗車券、寢臺券	四三
第三節 等級又は種類變更	四三
第一 普通乗車券、急行券	四三
第二 回数乗車券	四三
第三 定期乗車券	四三
第四 寢臺券	四三
第四節 乗越、方向變更、経路變更	四三
第一 乗越	四三
第二 方向變更、経路變更	四三
第五節 運賃、料金の概算拂	四三
第六節 誤乗及乗車券の誤購求	四三
第一 誤乗	四三
第二 乗車券の誤購求	四三
第七節 旅行見合	四三
第一 普通乗車券、普通急行券	四三

第六章 連帯運輸

第八節 旅行中止及通用期間延長	四五
第一 普通乗車券、急行券	四五
イ 旅客が任意に旅行を中止する場合	四五
ロ 旅行繼續不能の爲旅行を中止する場合	四五
ハ 運行不能又は運行遅延の爲旅行を中止する場合	四五
第二 定期乗車券	四五
第三 回数乗車券	四五
第四 寢臺券	四五
連帯運輸	四五
第一節 連帯運輸の觀念	四五
第二節 連帯運輸の種類	四五
第三節 連帯運輸に關する規程	四五
第四節 旅客運送	四五
第一 旅客連帯運輸の種類	四五
第二 連帯運賃	四五
第三 連帯運輸區域	四五
第四 特殊割引の適用	四五

手小荷物

第一章 總 說 一六

第一節 手小荷物運送 一六

第二節 小荷物事務に就て 一七

第二章 荷物取扱及運賃、料金 一八

第一節 手廻品 一八

第一 車船内持込禁制品 一七〇

第二 持込禁制品を車船内に持込んだ場合 一七二

第三 手廻品の車船内受託 一七二

第二節 手 荷 物 一七三

第一 手荷物の取扱を爲さざる物品 一七三

第二 無貨運送重量 一七三

第三 手荷物運賃 一七四

第三節 小 荷 物 一七五

第一 小荷物の取扱を爲さざる物品 一七六

第二 小荷物の種類 一七六

第三 小荷物運賃 一七六

(一) 小荷物運賃 一八〇

(二) 計 算 方 一八四

(三) 割引小荷物運賃 一八四

第四 小荷物の配達 一八五

第五 空容器の無貨返送 一八六

第四節 附隨小荷物 一八七

第一 附隨小荷物と爲し得る物品 一八七

第二 附隨小荷物運賃 一八八

第五節 荷物取扱 一八九

第一 受 託 一九〇

第二 荷 票 一九三

第三 運 送 一九四

第四 引 渡 一九五

1 引 渡 一九六

2 引取期間 一九七

3 引渡期間 一九七

第六節 處分變更及追徴拂戻 一九九

第七節 事故及錯誤 二〇〇

第八節 料 金 二〇〇

第九節 携帶品一時預 二〇三

第三章 連帶手小荷物運送 二〇四

第一 連帶運賃 二〇五

貨 物

第二章 連帶運輸區域 二〇六

第二章 總 說 二〇七

第一節 貨物運送の意義 二〇七

第二節 貨物の意義 二〇七

第三節 貨物の等級 二〇八

第四節 扱 種 別 二一一

第五節 一口の範圍 二一二

第六節 標準重量 二一三

第七節 要價額表示 二一五

第三章 貨物の取扱 二一七

第一節 受 託 二一七

第一 受託の義務 二一七

第二 受附時間 二一七

第三 運送申込 二一八

第四 監査事項 二一八

第五 荷造及容器 二一九

第六 荷 札 二二〇

第七 荷 票 二二二

第八 秤量委託 二二三

第九 受託及貨物受取の時期 二二三

第十 帳表の作成並送付方 二二三

イ 貨物通知書及貨物假通知書 二二三

ロ 貨物引換證及船荷證券 二二四

ハ 送 付 方 二二五

第十一 免責特約 二二五

第十二 未受託貨物の留置 二二六

第一節 運 送 二二七

第一 積載制限 二二七

第二 積 付 二二七

第三 積卸責任 二二八

第四 積卸時間 二二九

第五 積卸機の使用 二二九

第六 施封、開封並其の方法 二三〇

第七 運送順序 二三三

第八 運送経路 二三三

第九 受 授 二三三

第十 積殘貨物の處置 二三三

第十一 附 添 人 二三三

第三節 引渡	二四三
第一 到着及取卸通知	二四三
第二 引渡手續	二四五
第三 引渡の際に於ける證明	二四六
第四 到着及運送中の貨物の特別監査	二四六
第五 引取時間	二四六
第四節 集貨及配達	二三八
第五節 處分及變更	二三九
第六節 事故及錯誤	二四〇
第三章 運賃料金	二四二
第一節 運賃料金の收受	二四二
第二節 運賃の計算	二四三
第一 計算の要素	二四三
第二 運賃計算重量の最低	二四四
A 宅扱	二四四
B 小口扱、疏扱及貸切扱	二四五
第三 一口の最低運賃	二四五
第三節 運賃の低減	二四六
第四節 料金の計算	二四八
第一 貨物保管料	二四八
第二 貨物留置料	二四九
第三 貨車留置料	二四九
第五節 秤量料	二五〇
第一 附添人料	二五〇
第二 要價額表示料	二五一
第三 積卸機使用料	二五一
第四 處分手數料	二五二
第四章 特殊貨物	二五三
第一節 軍用貨物	二五三
第二節 省用貨物	二五三
第三節 購買貨物	二五四
第五章 代金引換	二五五
第一節 代金引換の意義	二五五
第二節 取扱制限	二五六
第三節 引換代金の收入並支拂	二五六
第六章 連帶運輸	二五八
第一節 總說	二五八
第二節 取扱範圍	二五九
第三節 運賃計算	二五九
第七章 小運送業	二六〇
第一 小運送の概念	二六〇
第二 小運送業界の沿革及缺陷	二六〇
第三 小運送業法の制定	二六一

貨物運送

第四 小運送業法の目的	二六二
第五 小運送業の免許	二六二
第六 日本通運株式會社の使命	二六二
第七 小運送業者の義務	二六三
第八 鐵道大臣の命令監督	二六四
附 錄	二六五
○貨物賃率表	二六五
▽宅扱(鐵道・航路)	二六五
▽小口扱、疏扱、貸切扱の一部(鐵道)	二六六
▽同(航路)	二六八
○度量衡換算表	二六九
▽尺↓米	二六九
▽哩↓杆	二六九
▽立方尺↓立方米	二七〇
▽斤↓担	二七〇
▽噸↓趙	二七〇
第一節 輸送の手配	二七一
第二節 貨車運用	二七一
第一 運用の意義	二七一
第二 輸送順序	二七二
第三 輸送順序	二七三
第四 在貨	二七五
第五 貨車配給	二七六
第六 貨車使用方	二七七
第七 緩急車及車掌車	二七九
第八 專屬貨車	二八〇
第九 專用貨車	二八〇
第三節 貨車附屬品	二八一
第一 覆布及網	二八一
第二 車馬輸送用具	二八三
第四節 小口貨物の輸送	二八四
第一 意義	二八四
第二 積合車	二八四
第三 緩急車及代用車	二八七
第四 宅扱貨物	二八八
第五 中繼驛及中繼範圍	二八九
第五節 貨車輸送	二九一

目次

第一 車票及貨車表示票……………二九三

第二 列車組成及組成順序……………二九五

第三 貨車集結輸送……………二九七

第六節 貨車輸送計畫……………二九八

第一 貨車輸送事務の組織……………二九八

第二 輸送計畫……………二九九

第七節 コンテナー……………三〇〇

運 轉

第一章 總 則……………三〇三

第一節 運轉關係法規……………三〇三

第二節 運轉關係従事員の命令系統……………三〇四

第三節 停車場……………三〇五

第四節 列車の意義……………三〇六

第二章 運 轉……………三〇七

第一節 列車の運轉……………三〇七

第二節 列車の組成……………三〇七

第三節 列車運行圖表……………三〇八

第四節 入 換……………三〇九

第五節 轉 轍 器……………三一〇

第六節 停止中の車輛……………三一〇

第七節 氣象通報……………三一〇

第三章 信 號……………三一三

第一節 概 説……………三一三

第二節 常置信號機の設置方……………三一六

第三節 信號機と所屬線……………三一九

第四節 信號機の定位……………三二一

第五節 保安裝置……………三二一

第六節 進行信號現示の時機……………三二四

第七節 信號復位時機……………三二五

第八節 背 面 光……………三二五

第九節 手 信 號……………三二六

第十節 列車標識……………三二六

第十一節 合 圖……………三二七

第十二節 發電信號……………三二九

第四章 線 路……………三三〇

第一節 線路の構成……………三三〇

車 輛

第二章 機 關 車……………三三五

第一節 機關車の發達……………三三五

第二節 機關車の種類及形式稱號……………三三五

第一 機關車の分類……………三三五

第二 機關車の形式稱號……………三三六

第三 電氣機關車の形式……………三三七

第四 炭水車の稱呼……………三三八

第三節 機關車の構造及其名稱……………三三八

第一 罐……………三三八

第二 罐附屬品……………三三九

第三 煙除裝置……………三三九

第四章 電灯裝置……………三七二

第五 機 械 部……………三七二

第六 走 行 部……………三七三

第七 空氣制動機……………三七四

第四節 機關車の作用……………三七四

第二章 客 貨 車……………三七五

第一節 客貨車の概念……………三七五

第二節 客貨車の稱呼……………三七六

第一 車軸の配置に依る分類……………三七六

第二 客車の構造に依る分類……………三七八

第三 客車の用途に依る分類……………三七九

第十節 車止設備……………三三七

第十一節 踏切設備……………三三八

第十二節 轉動防止設備……………三三九

第十三節 傷害防止設備……………三三九

第十四節 簡 易 線……………三三九

第十五節 建築限界と車輛限界……………三三九

第五章 雜 則……………三三三

第一節 線路閉塞と「トローリ」使用……………三三三

目次

目次

第四 貨車の構造又は用途に依る分類……………三〇

第三節 客貨車の記號、番號……………三三

第一 客車の記號……………三三

第二 客車の番號……………三四

第三 貨車の記號……………三五

第四節 客貨車の換算輛數……………三六

第五節 客貨車の構造……………三七

第一 車體……………三八

經理

第一章 鐵道會計の概念

第一節 特別會計の概念……………三九

第二節 豫算、決算……………三九

第一 豫算の意義……………三九

第二 決算の意義……………四〇

第三 收入豫算……………四〇

第三節 勘定の區分……………四〇

第一 勘定の必要……………四〇

第二 資本勘定……………四〇

第三 用品勘定……………四〇

第四 收益勘定……………四〇

第四節 年度……………四〇

第二 臺、桿……………三八

第三 車輪、車軸……………三八

第四 連結裝置……………三九

第五 制動裝置……………三九

第六 暖房裝置……………三九

第七 換氣裝置……………四〇

第八 列車點燈裝置……………四〇

第六節 ガソリン自動車……………四〇

第五節 收入

第一 收入の意義……………四〇

第二 徴收要求……………四〇

第三 調定……………四〇

第四 拂込通知書……………四〇

第五 徴收傳票……………四〇

第六 振替傳票又は相殺傳票……………四〇

第六節 支出……………四〇

第一 支出の意義……………四〇

第二 支出機關……………四〇

第三 繰替拂……………四〇

第四 支拂要求……………四〇

第二章 現場の出納事務

第五 調定……………四〇

第六 支拂命令……………四〇

第七 繰替支拂……………四〇

第八 支出官拂……………四〇

第七節 歳入歳出外現金……………四〇

第八節 物、品……………四〇

第一 物品の意義……………四〇

第二 貯藏品……………四〇

第三 決算品……………四〇

第四 再用品、不用品……………四〇

第一節 年度區分……………四〇

第二節 歳入……………四〇

第一 徴收要求……………四〇

第三節 直收入……………四〇

第一 直收入の意義……………四〇

第四節 現金の取扱……………四〇

第一 現金の保管……………四〇

第二 現金の亡失……………四〇

第五節 現金の引繼……………四〇

第一 出納員の引繼……………四〇

第二 主任出納員の引繼……………四〇

目次

第三 主任出納員間の引繼……………四〇

第四 出納官吏へ金囊の引繼方……………四〇

第六節 出納書類の整理……………四〇

第一 出納員の整理……………四〇

第二 主任出納員の整理……………四〇

第七節 歳出……………四〇

第一 支拂要求……………四〇

第二 關稅通關諸費……………四〇

第三 荷物引換代金……………四〇

第四 會計事務取扱細則第三十一條の收入金支拂……………四〇

第五 證憑引換拂……………四〇

第六 過誤納其の他の拂戻……………四〇

第七 貨物運賃割戻……………四〇

第八 輸出貨物運賃割戻……………四〇

第九 繰替傳票……………四〇

第十 支拂執行後に於ける證憑書其の他の整理方……………四〇

第八節 整理期間……………四〇

第九節 歳入歳出外現金……………四〇

第十節 分任出納官吏、主任出納員及出納員……………四〇

第十一節 現金出納検査……………四〇

第十二節 會計監査……………四〇

庶務

第一章 鐵道一班

第一節 鐵道の概念

一、序論

鐵道は陸上に於ける交通機關の最も優れたもので、他の交通機關に比し種々の特長を有し、我々人類の生活に最も重要な交通を圓滿ならしむるばかりでなく、政治・經濟・産業・軍事・教育に關しては勿論其の他社會百般のこと皆鐵道に依りてその進歩發達を遂げたのである。我が國が今日の如く文明の域に達し諸外國と相對立し世界最強國として國威を中外に發揚して居る所以のものは、鐵道の力が大に與つて居ることは多言を要せぬのである。試に舊幕時代に於ける我國各般の状態を回顧しこれを今日に比較すれば實に隔世の感あるは、悉く鐵道の發達に依りて社會一般の交通が圓滿に行はれ人文が開發され各種の事業が發達した結果である。

二、鐵道の起源

地上に車輛を以て物を運搬するにあたり、地盤の凹凸硬軟による車輪轉動の不利を免るゝ爲、地上に板を並

べて其の上を通し車輛の轉動を容易ならしむるは何人も氣付く所であるが、十八世紀の頃英國の炭坑に於て其の板上の轍の跡に鐵板を當て、一層轉動を容易ならしめた。後同國に於て断面凹形の長鐵二條を敷き其の上を載せ、更に長鐵は矩形の断面のものとし、一方車輪に輪縁を附したのが鐵道の創めで、是は一七八九年以來である。併し動力を用ふるに至つたのは、一八二五年ジョージ・スチブソンに依り蒸氣を動力とする事が考案されて、英國ストウクトン・ダーリングトン間に始めて汽車を運轉したのを以て起源とする。

三、鐵道の本質

イ、鐵道の意義

鐵道には廣狹の二義がある。廣義の鐵道は軌條を敷設した通路上で動力を用ひ車輛を運轉し人と物を運搬するものを指すのであるが、一般には之を狹義に解し「軌條を敷設した通路上で機械力に依りて車輛を運轉し一定の運賃を以て一般公衆の爲に旅客貨物の輸送を爲す一切の設備である」と解すべきである。

ロ、鐵道の性質

- 1、公益的企業 鐵道は一定の條件を具備する旅客貨物は、何人たるを問はず其の運送を拒むことが出来ない。又軍事上の必要、郵便物の運送も命令に依つて行はねばならぬ。これ皆鐵道が公益的、公共的企業なるに由る。
- 2、社會性 總ての企業は營利を目的とする。鐵道も亦企業である以上營利を目的とすること勿論であるが、鐵道はそれ自體物質的の利益を得る事を第一の目的として居るものではない。鐵道は第一に社會公共

の利益を増進する事を目的とし、物質上の營利は第二として居る點に於て他の一般企業と趣を異にする。

3、獨占性 陸上運送機關として鐵道が出現した當時は、何物も之に抗する事能はず、如何なる機關を以ても之と競走する事が出来なかつたので獨占的企業なりと斷定せられたが、近時自動車・航空機の發達は優に鐵道の領域を蠶食するに至り、且交通量多き區間には二以上の鐵道が競走して居る實例もあるが、遠距離大量の旅客貨物の運送は依然として獨占性を有して居る。

四、鐵道の種類

鐵道の種類は各種の見地より種々に分類し得るも、通常その主なるものを列挙すれば次の如くである。

イ、經營主體による分類

- 國有鐵道
- 公營鐵道 (市營、縣營、町村營等)
- 私設鐵道

ロ、軌間による分類

- 廣軌 一米四三五 (四呎八吋半)
- 狹軌 一米〇六七 (三呎六吋)

ハ、動力による分類

- 蒸氣鐵道
- 電氣鐵道
- ガソリン鐵道
- 馬車鐵道
- 高架鐵道 地下鐵道
- 海底鐵道
- 普通の地上鐵道
- 市街鐵道 山間鐵道
- 森林鐵道 臨港鐵道
- 登山鐵道

ニ、敷設場所及目的による分類

ホ、運輸の種類による分類

旅客専用鐵道、貨物専用鐵道
旅客貨物兩用鐵道
軍用鐵道、移民輸送鐵道
特別物資専用鐵道（石炭、鑛石、木材等）
鐵道國有法による鐵道（省線、朝鮮總督府鐵道局線、臺灣總督府交通局線、樺太廳鐵道線）

ヘ、法制による分類

地方鐵道法による鐵道——地方鐵道
軌道法による鐵道——軌道
専用鐵道規程による鐵道——専用鐵道

ト、軌條数による分類

單線 複線
複々線 五線以上

五、鐵道の目的

凡そ何事業たるを問はず、其の事業の經營によつて經營者自體に直接の利益を獲得せん事を期して居る。其の事業のために社會一般が幾多の利便を蒙ることあるも、それは事業の經營者の上からすれば間接の効果である。然るに鐵道は鐵道經營の爲に自體の利益を得ん事を直接の目的として居るものでない。その直接の目的は社會公共の利益の増進である。鐵道の實行する旅客貨物の運送は、其の目的を達成する手段であると云ふ事が出来る。

六、鐵道の特長

鐵道は他の輸送機關に比し幾多の特長を有して居る。その特長を有すればこそ最も優れたる輸送機關として

自然に獨占の地位を構成し、社會國家に重要な交通機關として立つて居るのである。即ち此の特長を列擧すれば次の如きものである。

- イ、輸送の安全
- ロ、輸送の正確
- ハ、輸送の迅速
- ニ、大量輸送の可能
- ホ、運賃の公平
- ヘ、運賃の低廉
- ト、旅行の快適

七、我國鐵道の創業發達

我國に於ける鐵道の創業に就いて述べれば、嘉永七年二月十五日米國水師提督ペルリが幕府の應接掛に提出せる同國大統領より進獻せる方物の中に、汽車の雛形があつて、翌十六日から横濱村海岸の應接場の裏に軌道を敷設し二十三日に之が運轉を試みた。次で慶應三年十二月閣老小笠原壹岐守始めて鐵道敷設の計畫を樹てたが、其の翌年明治維新となり國事多端の秋となつたから其の實現を見るに至らなかつた。

維新の初め廟堂夙に交通の振作を策して之を以て庶政の根本とし、民心統一の基礎とせられ驛遞・電信・鐵道の三事業を緊切であるとし驛遞・電信事業は創設せられたが、鐵道は大なる資本を要し、而も當時其の財源がなかつた爲一時中絶することになつた。然るに明治二年の冬英國公使パークスは政府當局者に鐵道創業の事を勸説し、之が資金は英國人をして供給させるから借款を起して鐵道を建設せられたいと進言したので、政府は之に力を得て明治二年十一月鐵道建設の議を決し、東西兩京の間に幹線を、必要の地に枝線を敷設する事に

決定し、第一に東京・横濱間に幹線を敷設することに決定した、民部兼大藏卿伊達宗城、民部兼大藏大輔大隈重信、大藏少輔伊藤博文が鐵道事務を擔任し工事に着手したのは明治三年三月で、東京芝汐留町と横濱野毛町との兩方面より起工せられた。

明治三年七月民部大藏兩省分離し鐵道事務は民部省の管轄となつたが、此の前に三月以來備英國人エドモンド・モレル來任して東京。横濱間の測量に着手し、尋いで工事を起した。之が本邦鐵道起業の創始である。

七月には大阪及神戸に鐵道掛の出張所を設置し、之を關西鐵道局と稱し備英國人副役ジョン・エングランド等をして大阪・神戸間の測量を開始させたが、十月工部省が設けられ鐵道掛は之に屬することになつた。四年六月京都に鐵道掛出張所を置き京都・大阪間の測量を開始した。四年八月工部省に鐵道寮を置き工部大丞井上勝鑛山頭兼鐵道頭に任ぜられた。

明治五年を以て東京・横濱間を開業する豫定であつたから、四年七月横濱に運輸掛を置き開業の準備を爲し五年二月大政官布告を以て鐵道略則が公布せられ、五月更に改正略則及鐵道犯罪罰例を公布せられた。

五年五月七日品川・横濱間を假りに開業し旅客列車を二回往復したが、順次中間停車場を開設し、五年九月十二日(太陽曆十月十四日)新橋・横濱間の開業式が舉行せられた。

明治天皇には親しく御臨幸あらせられ勅語を賜つた。

翌十三日から列車往復を九回としたが貨物運輸は未だ開始せられなかつた。六年九月鐵道貨物運送補則並賃錢表公布せられ、同十五日より新橋・横濱間に貨物運輸開業せられた。

七年五月大阪・神戸間、九年九月大阪・京都間相次いで開通し、二十二年七月には東海道線新橋・神戸間の

全通を見た。

越えて三十九年鐵道國有法を公布し十七の私設會社を買收し爾來日進月歩今日の隆盛を見るに至つた。
イ、國有鐵道の營業料程 昭和十三年十月三十一日現在

鐵道 一八、一四六・一^軒

省營自動車 二、三四八・〇

合計 二〇、四九四・一

ロ、仙鐵管内の營業料程 昭和十三年十月三十一日現在

鐵道 一、九一七・三^軒

省營自動車 二七七・〇

合計 二、一九四・四

ハ、福島運事管内の營業料程 昭和十三年十月三十一日現在

鐵道 三九九・〇^軒

省營自動車 八〇・〇

合計 四七九・〇

八、鐵道記念日

明治五年九月十二日 明治天皇の行幸を仰ぎ新橋・横濱間の鐵道開業式が舉行せられた日は太陽曆十月十四

日に當るので、毎年此の日を鐵道記念日と定め、我國鐵道の創始を記念し鐵道發達の跡を回顧すると共に、併せて將來の進歩を期することとした。此の日鐵道部内職員表彰規程による功勞者に對する彰狀及效績章の授與が行はれる。

九、鐵道旗

國には國旗があり、軍には軍旗がある如く、鐵道には鐵道旗を制定すべしとの職員の聲により、昭和十一年十月十四日鐵道旗が制定された。即ち國旗が國民精神を益々高揚し、軍旗が軍人精神を益々旺盛ならしむる様に、鐵道旗に依つて鐵道精神を更に振起して邦家の隆運に寄與する所益々大ならしめ様とするに外ならない。鐵道旗は、白地に軌條を象れる黒線十本を劃し之れに朱の動輪を配したものであるが、前者は「質實剛健」を示し、後者は「至誠奉公の赤心」を表し、簡素明朗洵に我が鐵道精神の眞髓を象徴するものと謂はれる。國有鐵道全従事員は本鐵道旗の下に益々一致協力以て傳統の大精神を宣揚して餘蘊なきを期すべきである。

第二節 國有鐵道の組織

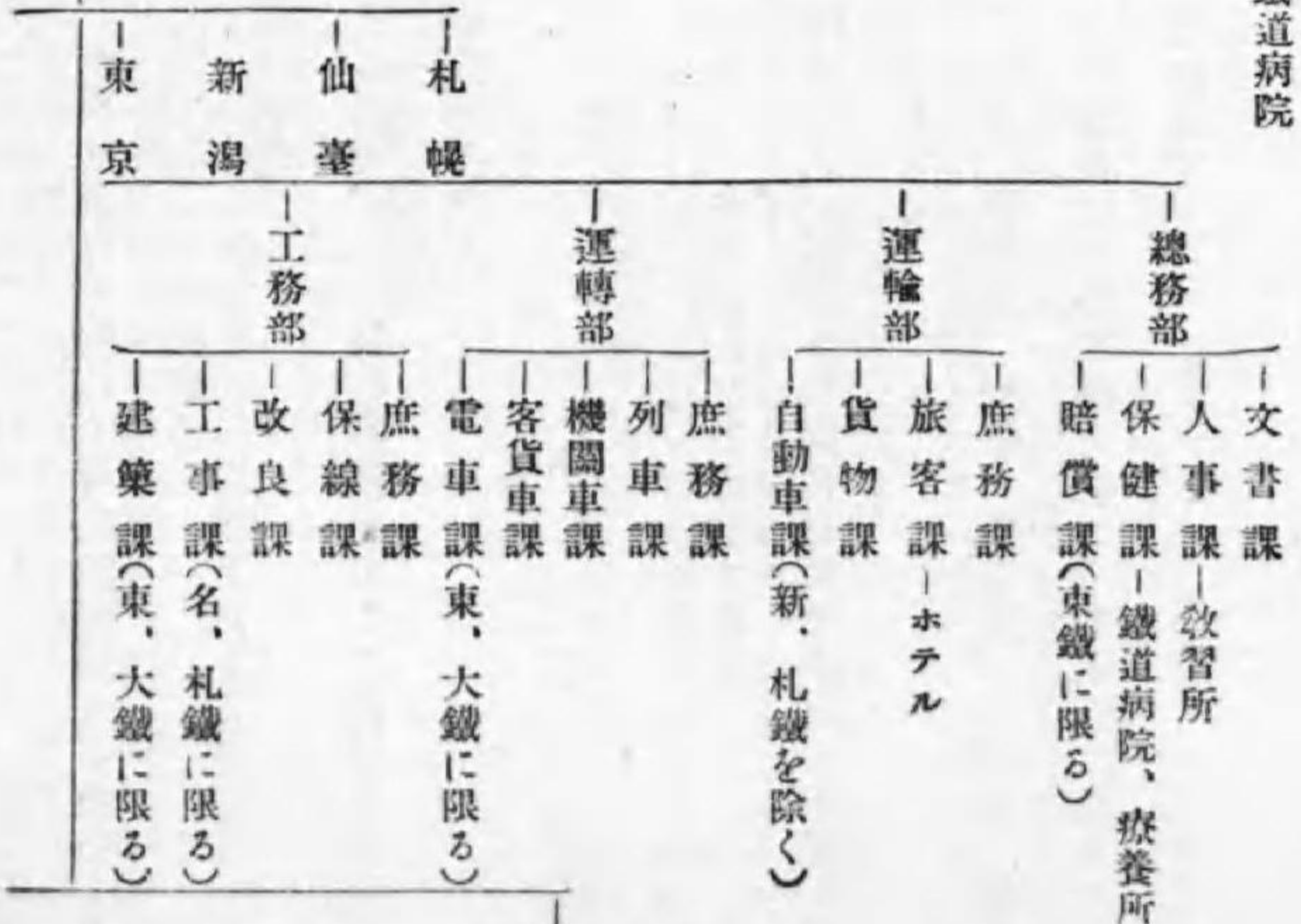
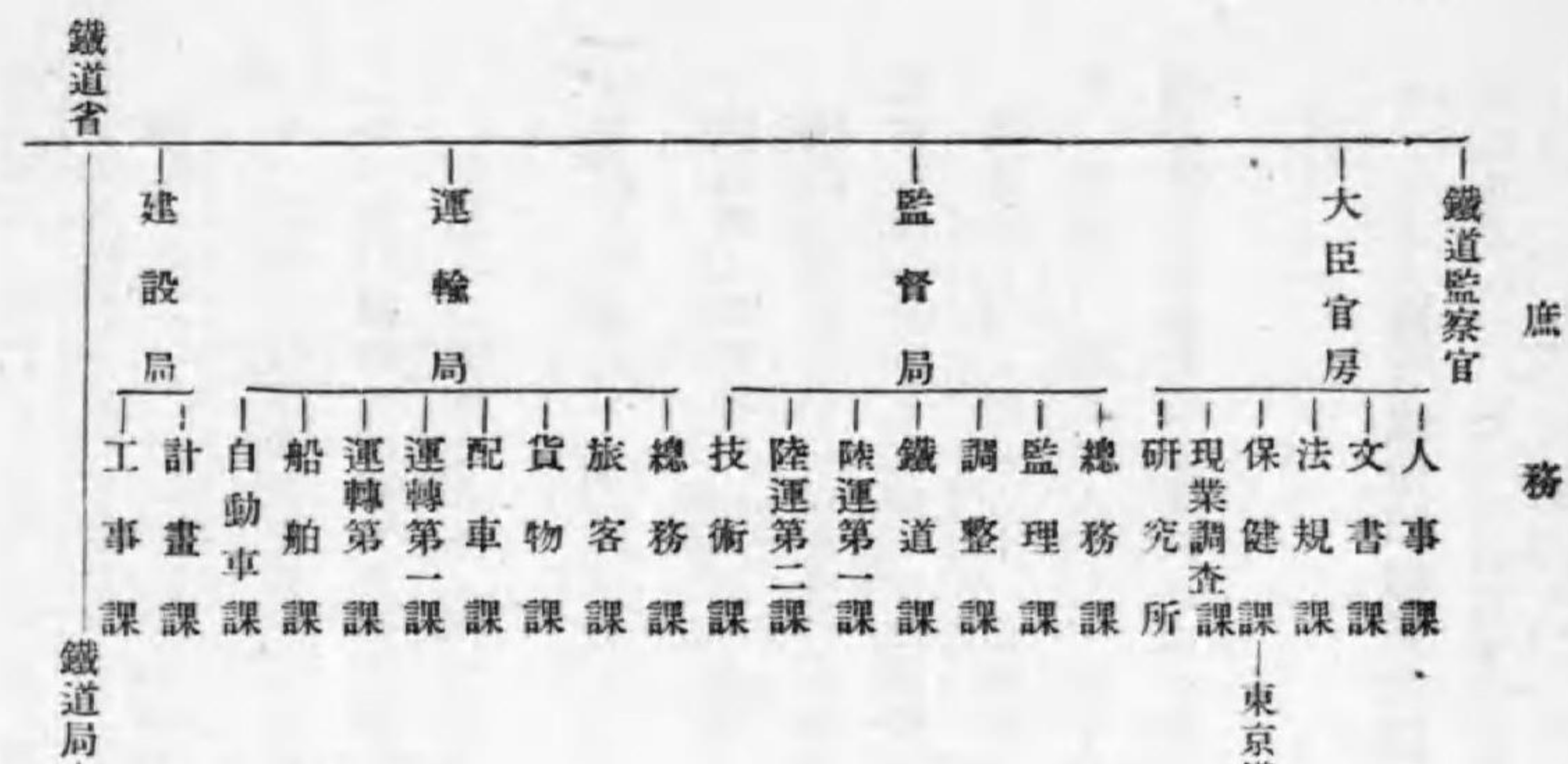
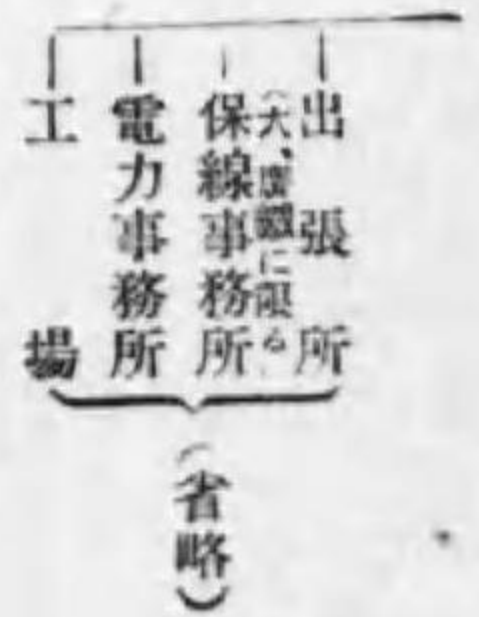
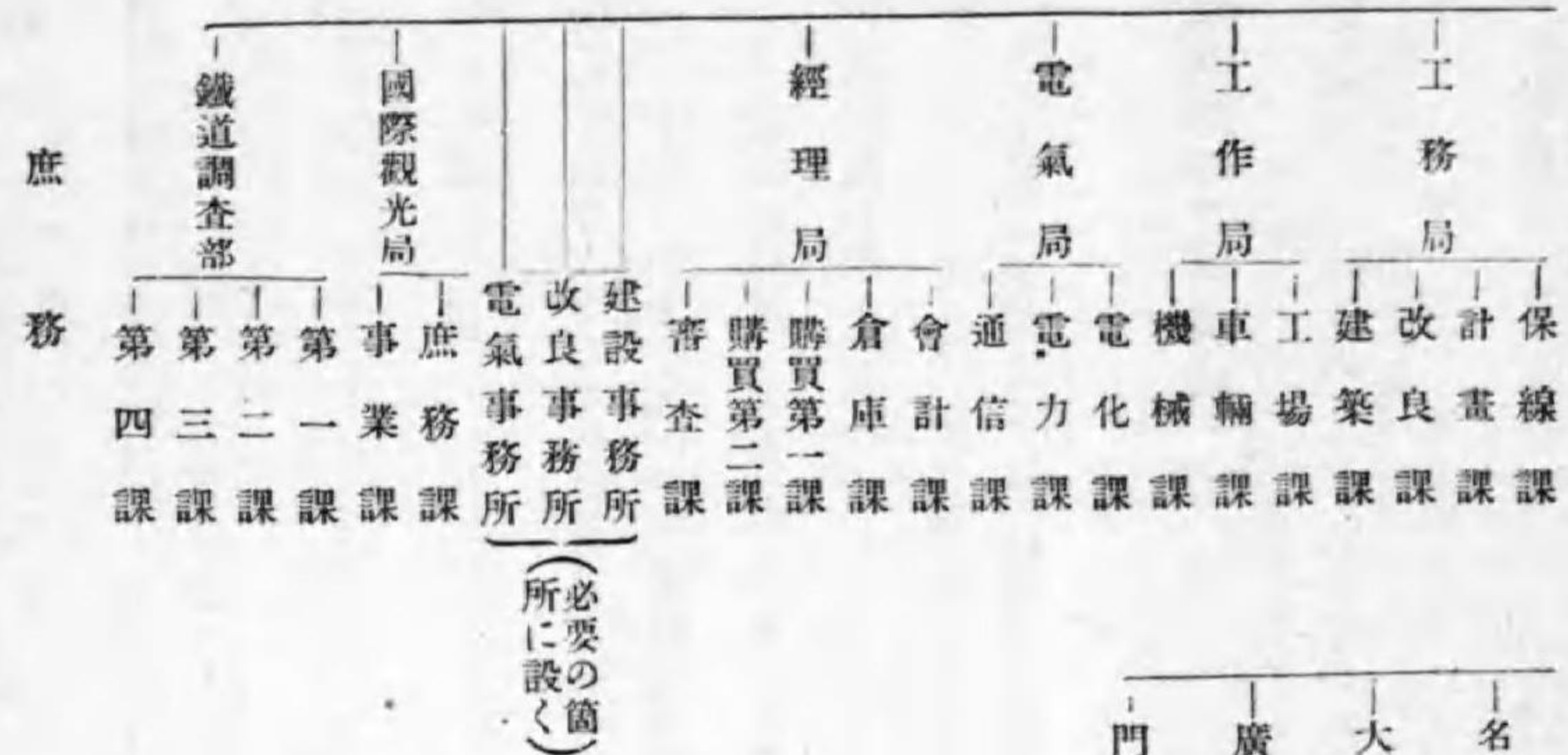
總て大規模の企業では其の組織の良否が業務成績に至大の影響を及ぼすものであることは云ふまでもないこと、鐵道の如きも之が組織の良否は直ちに事業の盛衰に大なる關係があるのである。鐵道に限らず如何なる企業でも、其の事業の性質なり特色を充分考慮して其の組織を定むべきである。而して

- 鐵道事業の特色とする所は、第一廣汎な地域に亘つて營業せられること、第二業務が非常に複雑であること、第三従業員が非常に多數であること、第四従業員が何れも専門的知識を必要とし且體力を必要とする事等である。而して之が組織機關は左の如く大別することが出来る。
- イ、諸種の計畫事務を擔當する機關（本省）
- ロ、右の機關で計畫した事を實行する機關、この實行機關を分つて鐵道を新に建設する機關と之を運用して營業する機關となる（鐵道局及建設事務所）

一、鐵道省

鐵道省は國有鐵道の最高の機關であり、一番中心となる機關である。鐵道大臣は天皇の命を受け「國有鐵道及之に關聯する國營自動車並其の附帶の業務を管理し、地方鐵道、軌道其の他の陸運を監督する職務權限」を有する。職員は大臣を始めとし、政務次官、次官、參與官、局長、監察官、祕書官、書記官、事務官、技師、屬、技手、鐵道手、雇及傭人とし、技手以上の定員は其の組織と共に官制に於て定められて居る。鐵道省以下の各機關の組織系統を圖示すれば次の通りである。

國有鐵道組織系統圖



(註一) 鐵道省の沿革

明治三年民政部に鐵道掛が置かれてから其の名稱は鐵道寮、鐵道局、鐵道廳、鐵道作業局、帝國鐵道廳、鐵道院、大正九年五月鐵道省となつた。

(註二) 官制とは勅令に依つて天皇の下に屬する國家機關の設置、廢止、名稱、組織及一般機能を定めたものを云ふ。

二、鐵道局

鐵道局は鐵道大臣の管理に屬し、其の管轄區域内に於ける國有鐵道及これに關聯する國營自動車の現業務並に其の附帶の業務を掌り、又鐵道大臣の指定する鐵道の建設改良、又は工作に關する業務を掌るものであつて、其の職員は局長、參事、副參事、技師、書記、技手、鐵道手、雇員、傭人とし、技手以上は官制に於て其の定員が定められてある。

(註) 傭人には第一種、第二種、第三種の三種がある。これは鐵道の業務の性質によつて出來たもので運輸系統の傭人は凡べて第一種傭人である。而して其の主なる差異は勤務時間、休暇日數、給料支給方及賞與の支給率を異にする點である。

三、鐵道局の管轄區域

國有鐵道の行政區劃は之を八鐵道局に分つ。其の名稱、位置及管轄區域は左の通りである。

名	稱	位	置	管	轄	區	域
東京鐵道局	東京市			東海道線(沼津以東)、中央線(淺川以東)、東北線(白河、平、石打及磐城石川以南)、磐越線(小川郷以南)、總武線(信越線(香掛以南)、豐原線、常野線、吾妻線、北倉線、川崎發電區、赤羽發電區間(新見、武藏境經由)、藏變電區、金町變電區間の各電線路			
名古屋鐵道局	名古屋市			東海道線(沼津以南)、關西線(名古屋、龜山間)、中央線(淺川以東並篠ノ井線及大糸南線を除き清里以南を含む)、北陸線(市振以東を除く)、高山線、濱名線、岡多線、白城線、笹津線、金福線、若江線、奥能登線、諏訪線			
大阪鐵道局	大阪市			東海道線(米原以東を除く)、山陽線(姫路、佐用以東及上石見以北)、山陰線(石見太田以東及那岐以北を除く)、四那岐以北)、關西線(名古屋、龜山間を除く)、京鶴線、龜草線、紀南線、園篠線、雲藝線、尾鷲新宮間電線路			
廣島鐵道局	廣島市			山陽線(姫路、佐用以東及上石見以北を除く)、山陰線(石見太田以東及那岐以北を除く)、四國全線(自動車線を含む)、兩備線、廣濱線、岩日線、防長線、宇野—高松間、宮島—嚴島町間、下關—釜山間、下關—門司間及下關—小森江間の各航路、岡山—津山間、宇野—鴨川間、阿波池田—高知間、伊豫大洲—宇和島間、宮島—嚴島町間及下關—福浦間の各電線路(福浦—アール庫を含む)			
門司鐵道局	門司市			九州全線(自動車線を含む)、福浦—紫川口間電線路			
新潟鐵道局	新潟市			北陸線(市振以東)、中央線(清里以南を除く)、小海線、篠ノ井線及大糸南線)、東北線(石打以南を除く)、上越線、十日町線、仙山線(中山寺以西但し電線及高壓配電線を除く)、横黒線(中陸中川尻以西毛馬内以東を除く)、花輪線、磐越線(喜多方以東を除く)、奥羽線(白澤以北を除き、五能線(中陸奥岩崎以南を含む)、羽越線、陸羽線(陸羽西線)、信越線(香掛以南を除く)、上田—眞田間及三内川發電區—土崎工場間電線路			
仙臺鐵道局	仙臺市			東北線(白河、平及磐城石川以南、上越線、十日町線並山寺及陸中川尻以西を除き仙山線中陸中川尻以西毛馬内以東を含む)、磐越線(喜多方以東にして小川郷以南を除く)、奥羽線(白澤以北にして五能線(中陸奥岩崎以南を除く)、陸羽線(陸羽西線を除く)、十和田線、白中線、仙人峠—大橋間索道、福浪線			
札幌鐵道局	札幌市			北海道全線(自動車線を含む)、青森—函館間、稚内—大泊港間の各航路			

四、運輸事務所及鐵道局出張所

鐵道局區域内を數箇の區域に分ちて運輸事務所を置き(鐵道局出張所は大阪及廣島鐵道局に限り設けられてある)鐵道局に於ける運輸に關する事務を分掌し(出張所に在りては保線に關する事務をも分掌する)、驛、車

掌區、機關區、檢車區、電力區、車電區、自動車區、電車區等に對する直接監督機關とする。

五、運輸車務所の所管區域

運輸事務所の名稱及所管區域は左の通りである。

東京鐵道局

名稱 位置 所管區域

新橋運輸事務所 東京市芝區

東海道本線中東京—沼津間、鶴見—橫濱港間、橫濱—櫻木町間及貨物支線、橫濱線、橫須賀線、御殿場線、伊東線、中央本線中東京—淺川間、國分寺—東京、駿馬場前間及貨物支線、八高線(寄居—倉賀野間を除く)、山手線、東北本線中東京—神田間

上野運輸事務所 東京市瀧野川區

東北本線中神田—田端—小山間、日暮里—尾久—赤羽間及貨物支線、常磐線中日暮里—取手間、田端—三河島間及貨物支線、高崎線、八高線中寄居—倉賀野間、信越本線中高崎—杵掛間、兩毛線中新前橋—高崎間、上越線中高崎—石打間、總武本線(兩國—銚子間及貨物支線を除く)

千葉運輸事務所 千葉市

總武線(總武本線は兩國—銚子間及貨物支線に限る)、北倉線

宇都宮運輸事務所 宇都宮市

東北本線中小山—白河間、兩毛線中小山—新前橋間、足尾線、日光線、烏山線、鹽原線、常野線

水戸運輸事務所 水戸市

常磐線中藤代—平間及貨物支線、水郡線中水戸—磐城石川間、水戸線、眞岡線、磐城線中平—小川郷間

名古屋鐵道局管内

名古屋運輸事務所 名古屋市

東海道本線中大阪—米原間、大垣—美濃赤坂間及貨物支線、武豐線、高山本線(檢原—龜山間及貨物支線、岡多線、白城線)

靜岡運輸事務所 靜岡市

東海道本線中沼津—大府間及貨物支線、身延線中富士—稻子間、二俣東線、二俣西線、濱名線

甲府運輸事務所 甲府市

中央本線中淺川—坂下間、小海線中小淵深—清里間、身延線(稻子以南を除く)、諏訪線、酒折變電區—東京府南多摩郡由井村間電線路

金澤運輸事務所 金澤市

北陸本線中牛ノ谷—市振間、高山本線(檢原以南を除く)、七尾線、中越線、水見線、新湊線、笹津線、金福線、奥能登線

敦賀運輸事務所 敦賀市

北陸本線中米原—牛ノ谷間、敦賀—敦賀港間及貨物支線、小濱線、三國線、若江線

大阪鐵道局管内

大阪運輸事務所 大阪市北區

東海道本線中米原—神戸間、東灘—神戸港間及貨物支線、西成線、福知山線中神崎—三田間、塚口—尼ヶ崎間、山陽本線中神戸—姫路間、兵庫—和田岬間及貨物支線、播但線中飾磨—姫路間、姫新線中姫路—佐用間、山陰本線中京都—馬場間、草津線、信樂線、有馬線、京鶴線、龜草線

湊町運輸事務所 大阪市浪速區

關西線(關西本線中名古屋—龜山間及草津線を除く)、紀南線

福知山運輸事務所 福知山市

山陰本線中馬堀—岩美間、播但線中姫路—和田山間、福知山線中三田—福知山間、舞鶴線、宮津線、園篠線

米子運輸事務所 米子市

山陰本線中若美—石見太田間及貨物支線、因美線中鳥取—那岐間、若櫻線、倉吉線、伯備線中上石見—伯耆大山間、境線、木次線、大社線、雲藝線

新宮出張所 新宮市

紀勢中線、尾鷲—新宮間電線路

廣島鐵道局管内

廣島運輸事務所 廣島市

山陽本線中糸崎—小郡間、藝備線中小奴可—廣島間、吳線、宇品線、福鹽北線、可部線、柳井線、廣濱線、若日線、宮島—嚴島町間航路並嚴島町

岡山運輸事務所 岡山市

山陽本線中姫路—糸崎間、姫新線(姫路—佐用間を除く)、宇野線、伯備線中倉敷—上石見間、藝備線中備前—備前中代—小奴可間、福鹽南線、因美線(鳥取—那岐間を除く)、兩備線、宇野—日比町間、日比町—玉越村間、岡山—津山間各電線路

下關運輸事務所 下關市

山陽本線中小郡—下關間及貨物支線、山陰本線(石見太田以東を除く)、三江線、山口線、美禰線、防長線、下關—釜山間、下關—門司間及下關—小森江間の各航路並釜山

高松出張所 高松

市 豫讃線、高德本線、讃岐相生以北、土讃線中多度津、讚財田間、西讃線、川池線、豫土線、南豫線、宇野、高松間航路、伊豫平野、宇和島間、鴨川、王越村間各電線路(木澤ヶ、ブル庫を含む)

徳島出張所 徳島

市 徳島線、高德本線、讃岐相生以北を除く、土讃線中讃岐財田、阿波赤野間、阿波池田、西豊永間電線路

高知出張所 高知

市 土讃線(多度津、阿波赤野間を除く)、大桁線及高知、西豊永間電線路

門司鐵道局管内

門司運輸事務所 門司

市 鹿兒島本線中門司、遠賀川間及貨物支線、室木線、日豊本線中小倉、行橋間、田川線、宮床線、筑豊線

鳥栖運輸事務所 鳥栖

町 鹿兒島本線中遠賀川、荒木間、長崎線、篠栗線、筑肥線、久大本線中久留米、豊後三芳間、彦山線

熊本運輸事務所 熊本

市 鹿兒島本線中荒木、袋間及貨物支線、豊肥本線中熊本、宮地間、高森線、三角線、肥薩線中八代、吉松間、山野線中水俣、久木野間、湯前線、佐俣線、山鹿線

鹿兒島運輸事務所 鹿兒島

市 鹿兒島本線中袋、鹿兒島間、宮之城線、指宿線、肥薩線中吉松、準人間、吉都線、山野線中久木野、栗野間、日豊本線中廣瀬、鹿兒島間、妻線、志布志線、古江東線、古江西線、油津線、山川線、宮林線、都城線、國分線、加治木線

大分運輸事務所 大分

市 日豊本線中行橋、廣瀬間、豊肥本線中宮地、大分間、日ノ影線、細島線、久大本線(久留米、豊後三芳間を除く)、宮原線、佐賀關線、白三線

新潟鐵道局管内

新潟運輸事務所 新潟

町 信越本線中直江津、新潟間、越後線、彌彦線、上越線(高崎、石打間を除く)、十日町線、羽越線中新潟、府屋間、磐越西線中喜多方、新津間、魚沼線、赤谷線

長野運輸事務所 長野

市 信越本線中沓掛、直江津間及貨物支線、北陸本線(市振以東)、大糸北線、小海線(小淵澤、清里間を除く)、篠ノ井線、大糸南線

山形運輸事務所 山形

市 奥羽本線中福島、院内間、米坂線、長井線、左澤線、仙山線(山寺以西にして電車線及高壓配電線を除く)、陸羽西線、羽越線中砂川、府屋間及貨物支線

仙臺鐵道局管内

秋田運輸事務所 秋田

市 奥羽本線中院内、白澤間及貨物支線、横黒線中陸中川尻、横手間、生保内線、羽越線中秋田、小砂川間、矢島線、船川線、花輪線中毛馬内、大館間、五能線中櫻井、陸奥岩崎間、阿仁合線、三内川發電區、土崎工場間電線路

仙臺運輸事務所 仙臺

市 東北本線中越河、前澤間、仙山線(山寺以西を除く但し電車線及高壓配電線は山寺以西を含む)、鹽釜線、陸羽東線、石巻線、常磐線中平、岩沼間、大船渡線、白中線

盛岡運輸事務所 盛岡

市 東北本線中前澤、北高岩間、横黒線中黒澤尻、陸中川尻間、釜石線、仙人峠、大橋間、東山、磐越西線中郡山、喜多方間、會津線、川俣線、福浪線

福島運輸事務所 福島

市 東北本線中白河、越河間、水郡線(水戸、磐城、石川間を除く)、磐越東線中小川郷、郡山間、磐越西線中郡山、喜多方間、會津線、川俣線、福浪線

青森運輸事務所 青森

市 東北本線中北高岩、青森間、八戸線、大湊線、奥羽本線中白澤、青森間及貨物支線、五能線(陸奥岩崎以南を除く)、黒石線、十和田線

札幌鐵道局管内

札幌運輸事務所 札幌

市 函館線(函館本線中函館、俱知安間及瀧川、旭川間並に江差線、福山線、瀬棚線及札幌線を除く)、室蘭本線中清真布、岩見澤間、萬字線、札幌線

函館運輸事務所 函館

市 函館本線中函館、俱知安間、江差線、福山線、瀬棚線、青森、函館間航路

室蘭運輸事務所 室蘭

市 室蘭本線(清真布、岩見澤間を除く)、夕張線、日高線

旭川運輸事務所 旭川

市 函館本線中瀧川、旭川間、札幌線、留萌線、根室本線中瀧川、新得間、富良野線、宗谷本線中旭川、和寒間、石北線新旭川、上白瀧間

釧路運輸事務所 釧路

市 根室本線(瀧川、新得間を除く)、上士幌線、廣尾線、釧網本線中東釧路、川湯間、標津線

野付牛運輸事務所 野付牛

町 名寄線(名寄本線中名寄、上興部間を除く)、石北線(新旭川、上白瀧間を除く)、網走線、釧網本線(東釧路、川湯間を除く)

稚内運輸事務所 稚内 町（宗谷本線中和寒、稚内間、名雨線、北見線、興濱北線、天鹽線、名寄本線中名寄、上興部間、稚内—大泊港間航路及大泊港）

六、保線事務所、電力事務所及工場

鐵道局の下に運輸事務所の外に約同数の保線事務所と三つの電力事務所があつて、夫々線路、建物等の保守修繕、電力の供給、電燈の設備等の業務を分掌して居る。

第三節 運輸運轉從事員

一、停車場從事員

停車場從事員の職名、職務及指揮系統は左の通りである。

（關係職名のみ抜萃する以下同じ）

職名	職務	直接指揮者
驛長	所屬員を指揮監督し驛、營業所、操車場、信號場又は信號所に屬する一切の業務を處理す	運輸事務所長又は鐵道局出張所長
助役	驛長を補佐し又は之を代理す	驛長
豫備助役	驛長、助役又は運轉掛の職務を代行す	驛長

庶務掛 金錢及物品の受拂、保管、出務表の整理、諸給與の仕出、其他庶務に從事す

出札掛 乗車券類の發賣及之に附帶する一切の事務に從來す 驛長

改札掛 乗車券類の検査、集札、旅客運賃料金の追徴及之に附帶する一切の事務に從事す 驛長

小荷物掛 手荷物、小荷物、附隨小荷物、携帶品一時預等の取扱及之に附帶する一切の事務に從事す 驛長

貨物掛 貨物の取扱及之に附帶する一切の事務に從事す、特に命ぜられたるときは營業倉庫寄託物の取扱及之に附帶する一切の事務 驛長

案内掛 旅客、荷主の案内、指導に關する事務並待合所、乗降場等の整理、警戒 驛長

電信掛 電報の取扱及之に附帶する一切の事務、特に指定せられたるときは電氣通信回線の試験 驛長

驛務掛 出札掛、改札掛、小荷物掛、貨物掛及電信掛の職務 驛長

豫備驛務掛 出札掛、改札掛、小荷物掛、貨物掛、電信掛又は驛務掛の職務を代行す 驛長

運轉掛 列車の發着、閉塞器の取扱、列車の組成及列車又は車輛の入換に關する事務 驛長

車號掛 列車組成準備、客車、貨車、覆布及綱の帳表記録、貨車用附屬品の整理 驛長

操車掛	列車の組成、列車又は車輛の入換	運轉
信號掛	信號機、聯動裝置、双信閉塞器、通信閉塞器の取扱	運轉
電話手	電話の交換に従事	驛長掛
驛手世話掛	驛手、荷扱手を指導し、驛手又は荷扱手の職務	各掛
驛手	荷物の積卸、運搬、車輛の手押入換、電報の配達、室内外の清掃、燈器の掃除、配置、點火、消火其の他の雜務	各掛
豫備驛手	驛手、踏切警手の職務を代行す	各掛
荷扱手	荷物の積卸、運搬、配達、車輛の手押入換、覆布の小修繕、掃除其の他の雜務	各掛員
轉轍手	轉轍器の轉換、鎖錠、掃除其の他の取扱	小荷物掛、貨物掛又は驛手世話掛
連結手	車輛解結の際連結器、制動管、汽管、電纜等の解結、制動機、制動靴の取扱	運轉掛又は操車掛
豫備構内手	轉轍手、連結手の職務を代行す	同
踏切警手	構内踏切道の看守	同

二、車掌區従事員

車掌區従事員の職名、職務及指圖系統は左の通りである。

職名	職務
----	----

車掌區長 所屬員を指揮監督し車掌區に屬する一切の業務を處理す
 支區長 車掌區長の指揮に従ひ支區に屬する一切の業務を處理し所屬員を指揮監督す
 助役 車掌區長又は支區長を補佐し又は之を代理す
 庶務掛 金錢及物品の受拂、保管、乗務割の作製、出務表の整理、諸給與の仕出
 其の他の庶務

車掌	列車に乗務し旅客及荷物の輸送、列車内の秩序保持、列車の運轉に従事す	同
客扱	客扱專務の指定を受けたるときは列車に乗務して専ら客扱及列車内の營業監督、特に指定せられたるときは列車の運轉に従事	同
荷扱	荷扱專務の指定を受けたるときは列車に乗務して専ら荷扱に従事、特に指定せられたるときは列車の運轉に従事	同
操車	操車掛の居らざる停車場又は特に指定せられたるときは列車又は車輛の入換	同

直接指揮者
 運輸事務所長又は、鐵道局出張所長
 車掌區長
 車掌區長又は支區長

車掌見習 車掌に附隨して列車に乗込み車掌の職務練習

制動手 列車に乗務して制動機の取扱を爲し車掌を補助し旅客又は荷物の取扱
 列車給仕 列車に乗務し寢臺の取扱、座席の整理其の他の雑務
 荷扱手 列車に乗務し荷物の積卸、整理
 列車手 列車に乗務し客車の掃除其の他の雑務、乗務せざるときは車掌区の雑務
 車掌又ハ庶務掛

三、自動車區従事員

自動車區従事員の職名、職務及指圖系統は左の通りである。

職名	職務	直接指揮者
自動車區長	所屬員を指揮監督し自動車區及自動車驛に屬する一切の業務を處理す	運輸事務所長又は鐵道局出張所長
支區長	自動車區長の指揮に従ひ支區及自動車驛に屬する一切の業務を處理し所屬員を指揮監督す	自動車區長
助役	自動車區長又は支區長を補佐し又は之を代理す	自動車區長又は支區長
庶務掛	金錢及物品の受拂、保管、乗務割の作製、配車、出務表の整理、諸給與の仕出其の他の庶務及營業事務	同
技術掛	助役の配置なき自動車區又は支區に在りては自動車區長又は支區長を代理す	同
技術掛	自動車運轉技術の指導、自動車の検査及修理に關する設計、手續其の他	同

の技術並自動車運轉用及修繕用物品の管守、受渡

驛務掛	自動車驛に於ける旅客荷物の取扱及之に附帶する一切の事務	同	右
自動車車掌	自動車に乗務し旅客の取扱並荷物の受託、輸送及引渡	同	右
自動車運轉手	自動車の運轉、注油及手當並車掌の乗務し居らざる場合に於ける荷物の受託、輸送及引渡	同	右
驛手	自動車驛に於ける荷物の積卸、運搬、驛務掛の補助其の他の雑務	同	右
技工	自動車の検査、修繕其の他の技術に關する雑務	同	右
荷扱手	自動車に乗務し荷物の積卸、運搬其の他の雑務	同	右
雜務手	物品の運搬、書類の送達、室内外の掃除其の他の雑務	同	右

第四節 服務

國有鐵道の盛衰は一に従事員の服務觀念如何に依つて分れるものである。従事員は日常服務に關する法規を恪守し、自己の本分を守り、上長の命令に服従し、誠實に職務に従事すべきである。特に運輸關係従事員は直接旅客、荷主及公衆に接するものであるから、法規令達を守るべきは勿論、職務の執行又は人との應接に當つては徒に字句の末に拘泥し、非常識に流れ、相手方に不快を感じさせる様なことがあつてはならない。

尙、列車乗務員及自動車乗務員の如く直接監督者の下を離れて職務を行ふものは、特に諸規程の精神を會得し

て事に當つて臨機の處置が出来る様常に心懸けねばならない。

一、服務法規の恪守

鐵道従事員は先づ服務に關する規程を恪守せねばならぬ。服務に關する規程は主として服務上の心得を定めたもので各自は之を充分に理解して其の定むる所を遵守せねばならぬ。従事員中雇員以下のものを除けば純然たる官吏であつて、官吏は國家に對し服務と云ふ特別な義務を負ふて居るのである。此の特別な義務を規定して居る法規を官吏服務規律と云ひ、明治二十年七月勅令第三十九號を以て公布せられてある。雇員以下の者は純然たる官吏ではないが、俸給を得て公務に従事して居る公務員たることには變りない。官吏服務規律はその第十七條に於て俸給を得て公務を奉ずるものにも適用することを定めてあるから、雇員以下の者でも矢張りこの官吏服務規律によつて、服務上の義務を負ふて居るものと云ふことを心得ねばならない。其の服務義務を大別すれば左の通りである。

- イ、執務の義務
- ロ、忠實の義務
- ハ、從順の義務
- ニ、品位を保つ義務

運輸運輸従事員は右官吏服務規律の外に左の服務規程に従つて服務せねばならない。
イ、國有鐵道職員服務規程

大正十四年五月一日達第三五九號に依つて定められたもので、國有鐵道職員全體の行爲、就業の規程を定められ、其の立法の精神は常に國有鐵道の大家族主義の具體的表現として奉仕、犠牲、協調、和合、品格陶冶等の根本精神が織り込まれて居つて、一日も職員として守らねばならぬ事柄を規定してある。其の規定の主なるものを抜萃すれば次の通りである。

- 第一條 國有鐵道職員（以下單ニ職員ト稱ス）ハ自己ノ本分ヲ守リ所屬上長ノ命令ニ服シ法規令達ニ從ヒ誠實ニ職務ヲ行フヘシ
- 第二條 職員ハ常ニ品位ヲ保チ人格ヲ修養スルト共ニ職務上必要トスル智識技能ヲ會得上達セシムル様努ムヘシ
- 第三條 職員ハ社會ニ奉仕スルノ心得ヲ以テ常ニ業務ノ安全便益ヲ圖リ旅客、荷主及公衆ニ對スル取扱ノ公正ヲ期スヘシ
- 第四條 職員ハ職務ヲ行フニ際シ其ノ内外ヲ問ハス懇切丁寧ヲ旨トシ苟クモ禮讓ヲ失スルノ舉動アルヘカラス
- 第五條 職員ハ職務ヲ行フニ際シ簡捷正確ヲ旨トシ常ニ關係員相互間ニ連絡ヲ圖リ協力互助ノ精神ヲ失フヘカラス
- 第六條 職員ハ擔當業務ノ緩急輕重ヲ考ヘ適切ナル處理ヲ爲ス様努ムルト共ニ期間若クハ期日ノ定アルモノニ就キテハ之ヲ嚴守スル様心掛クヘシ
- 第七條 職員ハ濫ニ缺勤遲刻早退シ又ハ所屬上長ノ許可ナクシテ職務上ノ居住地若ハ執務場所ヲ離レ執務時

間ヲ變更シ又ハ職務ヲ交換スルコトヲ得ス

第八條 職員ハ自己ノ職務ニ關スルト否トヲ問ハス機密ヲ漏ラスヘカラス其ノ職ヲ退ク後ニ於テモ同様トス

第九條 職員ハ裁判所ノ召喚ニ依リ證人又ハ鑑定人トナリタル場合ニ於テモ所屬上長ノ許可ヲ得ルニ非サレハ職務上ノ機密ヲ供述スルコトヲ得ス

第十條 職員ハ職務上未發ノ文書ヲ他人ニ漏ラスコトヲ得ス

第十一條 職員ハ所屬上長ノ許可ヲ得タル場合ノ外職務ニ關シ報酬其ノ他何等ノ名義ニ拘ラズ贈遺獎勵其ノ他ノ利益ヲ受クルコトヲ得ス

第十二條 職員ハ職務ニ關スルト否トヲ問ハス所屬職員ヨリ贈遺獎勵其ノ他ノ利益ヲ受クルコトヲ得ス

第十三條 職員ハ所屬上長ノ許可ヲ得タル場合ノ外本職ノ外ニ給料ヲ得テ他ノ業務ニ従事シ又ハ商業ヲ營ムコトヲ得ス

第十四條 職員ハ其ノ職務ニ關スルト否トヲ問ハス火氣ノ取扱ニ注意スヘシ

第十五條 職員ハ擔當若ハ管掌業務ニ關シ事故ヲ惹起セシメサル様努ムヘシ

第十六條 職員ハ事故發生シタルトキハ之ニ對スル應急處置、救護、復舊ノ爲ニスル應援連絡、原因ノ調査、關係箇所ニ對スル報告等機宜ノ措置ニ就キ敏速、果斷、細心ヲ旨トシ萬遺漏ナキコトヲ期スヘシ

第十七條 職員ハ自己ノ權限ニ屬シ若ハ委任セラレタル事項ト雖重大又ハ異例ト認ムル場合ハ所屬上長ノ指揮ヲ受クヘシ

第十八條 職員ハ自己ノ擔務ニ屬セサル事項ト雖火急ノ場合ニシテ且所屬上長ノ指示ヲ待ツノ暇ナシト認ム

ルトキハ臨機ノ處理ヲ爲スヘシ但シ其ノ取扱ニ特別ノ制限又ハ資格ヲ要スル場合ハ此ノ限ニ在ラス

前項本文ノ場合ニ在リテハ事後直ニ所屬上長ニ其ノ旨ヲ報告シ又ハ正當擔務者ニ引繼クヘシ

第十九條 職員ハ現金、物品ノ保管、取扱、使用ニ關シテハ別ニ定ムル法規令達ニ依リ其ノ貯藏、保管、出

納、受授ニ關シ常ニ帳簿其ノ他ノ證據書類ト現金、物品トヲ對照整理シテ過不足ナキコトヲ期スヘシ

第二十條 職員ハ所要材料及消耗品ノ使用ニ關シ特ニ左ノ諸點ニ注意スヘシ

一 努メテ節約ヲ圖ルコト

二 貯藏ヲ要スル場合ニ在リテハ其ノ數量ヲ適當ナラシムルコト

三 過剩又ハ不用品アルトキハ請求ノ調節、返納、轉用等機宜ノ方法ヲ講スルコト

第二十一條 職員ハ其ノ取扱使用ニ係ル備品ノ整理保存ニ注意シ殊ニ器具機械類ニ就キテハ時々之ヲ検査若ハ試用シテ其ノ完全ナルコトヲ期スヘシ

第二十二條 職員ハ其ノ取扱ニ係ル文書法規類ノ整頓ニ注意シ殊ニ公文書ノ保管場所ヲ定メ之ヲ明示スヘシ

第二十三條 職員ハ其ノ關係スル建造物、車輛、機械其ノ他ノ一般施設物ノ整備取扱ニ注意シ破損亡失等ノ

コトナキ様努ムヘシ

第二十四條 職員ハ職務上携帯スル時計ヲ常ニ齊正スヘシ

第二十五條 職員ハ濫ニ他人ヲシテ執務場所ニ立チ入ラシムヘカラス

第二十六條 職員ハ勤務ノ交代ニ當リテハ成規ノ定ムル所ニ依リ成規ナキ場合ハ帳簿口頭其ノ他適當ノ方法

ニ依リ其ノ詳細ヲ引繼クヘシ

第二十七條 職員ハ自他ノ衛生ニ關シ特ニ左ノ事項ヲ注意スヘシ

一 執務場所其ノ他關係箇所ノ清潔ヲ保ツコト

二 流行若ハ傳染性疾患ニ對スル豫防、消毒並早期療養ニ努ムルニト

第二十八條 職員ハ常ニ身神ノ休養ニ注意シ殊ニ徹夜其ノ他特殊ノ勤務ニ服スル者ニ在リテハ非番日其ノ他ノ休養時間ヲ濫用セサル様努ムヘシ

第二十九條 職員カ他ノ職務ヲ兼掌又ハ代務スルトキハ當該職員ニ關スル服務規程ニ依ルモノトス

第三十條 職員ハ其ノ服務ニ關シ特別ノ規定アル場合ハ當該規定ニ依リ當該規定ナキ又ハ牴觸セサル條項ニ限リ本規程ニ依ルモノトス

ロ、運輸運轉従事員職制及服務規程

大正十四年四月十日達第二四七號に依つて定められたもので、國有鐵道の運輸運轉に従事する職員が各其の職務に従つて日常の職務を遂行する上に於て守らねばならぬことを各職に就き具體的に示されたもので、各自はよく之を會得して違背しない様遵守せねばならぬ。

二、出務時刻

各職員の出務状態に依り夫々出務時刻が定められ、所定の時刻には必ず出務すべき様命ぜられて居る。而して出務時刻は職務上の必要程度に依つて定められたものであるから、一分時たりとも遅参することは斷じて許

されない。遅参をすれば必ず職務上支障を來すとか、又は同僚に迷惑を懸けることとなるのである。此の點は他の普通官廳又は會社と大に異り、其の業務の性質上一定の人員の配置を絶対に必要とする鐵道、殊に現業業務に於て出務時刻は各従事員に於て嚴正に守るべき事項である。

各従事員の出勤を示す爲何れの勤務場所に在つても出務表を備付けてある。故に出務と同時に相當欄に自ら捺印しなければならない。

三、點呼

點呼は所屬員の勤怠、姿勢、服裝、貸與品等を検査し、此の機會を利用して簡易なる教育を施し、又は日々の職務上に必要なる命令等を傳達する趣旨であるから、各従事員は職務に先ち點呼に参加するの義務がある。而して點呼施行に關しては左記の定めがある。

一、長、主任は毎朝交代時又は始業前に部下職員の出呼を施行すること

二、點呼は人員、姿勢、服裝、貸與品を検査し、簡易なる教育並に時々の布達等に就き其の趣旨を教示すること

三、點呼は規則を正しうし、起立不動の姿勢を以て號令に依り始終すること

四、點呼は成るべく三十分以内に其の驛、區適當なる場所に於て施行すること

五、機關車及列車乗務員に對しては、適宜前記各項に準じ臨機施行すること

六、所定の帳簿を備へ指名點呼し出缺を記載すること、尤も勤務番割簿（又は表）を作製せる箇所に於ては、

之を以て代用することを得

四、服 装

運輸、運轉従事員は勅令を以て所定の制服を着用することに定められて居る。而して制服着用制度は鐵道と言ふ大事業を經營するに當つて、規律秩序の維持上から又執務の敏活を計り、職務上の區別は固より局外者との區別をも明かならしむる趣旨に外ならないのである。故に服装は常に整正し傭人でありながら雇員の制服を着用するとか、或は釦の脱落したものを其の儘に爲し置くとか言ふ様なことは必ず避くべきで、又常に清潔を保持することを怠つてはならない。然し清潔と云ふ意味を誤解して徒に流行を追ひ奢侈に流れることなき様慎まなければならない。斯くの如きは質實剛健の美風に悖るのみならず、却て人の輕侮を招くに過ぎない。今服装に關しての要點を示せば左の如くである。

- 一、制服の釦は全部掛け置くこと
- 二、「カラー」や其の他の附屬品は常に清潔を保つこと
- 三、草履や下駄を穿かぬこと
- 四、外套の襟を立て又は襟巻を用ひたりせぬこと
- 五、頭髮は成るべく短く刈り置くこと
- 六、靴は或るべく變り色のものを用ひず、常に清潔に塗粧して泥土や塵埃に汚れた儘として置かぬこと
- 七、帽子は形を崩したり、帽章の座位を變へたり、又はあみだに冠つたりせぬこと

八、制服には定められた以外の徽章など附せぬこと

五、禮 式

鐵道職員の内制服を着用するものは必ず一定の形式に依り行禮することになつて居る。然し列車運轉とか其の他特別に注意を要する職務に従事中は之を行はなくとも差支へないのである。制服着用と行禮とは離るゝことの出来ない關係があつて、制服着用者の行禮が區々に涉ると言ふことは甚だ面白くないことで、必ず一定の式に則り最も嚴正に而かも敏活且つ迅速に行ふべきである。蓋し敬禮は尊敬、親愛の情の發露なるを以て其の精神に於ては右の趣旨を體し、形に於ては専ら嚴正を旨とすべきである。

鐵道部内職員禮式規程では禮を分つて最敬禮及敬禮の二種とし更に之を室内室外に分つて居る。

イ、最 敬 禮

最敬禮は皇族以上（外國の皇族以上の公式に於ける場合亦同じ）に對し之を行ふのである。

一、室外の最敬禮

正面に向ひ直立し姿勢を正し左手を垂下し右手を擧げ肘を肩の方向に於て略ぼ其の高さに齊しくし各指を接着せしめ食指を帽の前庇に當て、掌を稍々外面に向け受禮者に注視するのである。

二、室内の最敬禮

正面に向ひ直立し姿勢を正し左手を垂下し右手に帽の前庇を摘み垂直に提げ其の内部を右股に對せしめ頭を正しく上體の方向に保ち體の上部を前方約四十五度に傾け之を行ふのである。

口、敬禮

敬禮は上級者に對しては下級者先づ之を行ひ、上級者之に答禮し、同級者は相互敬禮を交換すべきものである。

一、室外の敬禮

頭を受禮者の方向に向け其の眼に注目し右手を舉げ肘を肩の方向に於て略ぼ其の高さに齊しくし各指を接着せしめ掌を稍々外方に向け食指を帽の前庇の右側に當て之を行ふのである。

二、室内の敬禮

姿勢を正し兩手を垂下し（帽を持するときはその把持方法は最敬禮の場合に同じ）上體を少しく前方（約十五度）に屈して注目するのである。

三、列車乗務員は車室内に在つては、帽を脱しないのを本則としてあるが、乗客に應接する場合は軽く脱帽して直ちに之を着用した後室内の禮を行ふのである。

四、鐵道部内職員制服を着用するとき部外の知己又は公衆に對する禮は上記に準じて行ふのである。

六、時計の齊正

鐵道の業務は總て時分の觀念と離るゝことの出来ない密接の關係がある。故に各所の備付時計及従事員の携帶せる懐中時計の正確を保持し執務上蹉跌を來たす様なことのない様にしなければならぬ。茲に於てか當局に於ては時計齊正に關する手續を制定して常に時計の正確を圖つて居るのである。

此の手續に依れば長、主任を時計齊正責任者とし、部下の係員中より時計齊正者を選定して其の取扱を爲さしむることになつて居る。而して責任者又は齊正者は毎朝一回備付時計を點檢齊正し更に正午報に依つて嚴密に齊正し、尙ほ常時其の遲速なきことを期さなければならぬ。

執務上時計を携帶すべき従事員は、出勤の際事務室又は詰所の備付時計に依り齊正し、尙ほ乗務員は右の外乗務に際し車掌は驛長の時計と、機關士及運轉士は車掌の時計と對照し齊一ならしめ、又午前より午後に亘り乗務する場合は正午以後の第一停車場に於て前記の方法に依り齊正するのである。

七、執務時間

従事員は俸給、給料を受けて公務に従事するのであるから、之に伴ふ執務の義務あることは言を俟たざる所で此の義務の履行が誠實に行はれてこそ初めて業務が進行するのである。苟も従事員たる以上此の義務の履行に缺陷なきことを期さなければならぬ。

現業従事員の執務時間は業務の繁閑、定員配置等の關係から必ずしも一律には定め難いが其の場所々々に依つて指定されてある。然し定められた執務時間中單に執務場所に在りたるの故を以て直ちに執務の義務を履行したものとは言へない。執務時間中身體上精神上の全力を舉げて職務の爲に盡瘁してこそ初めて此の義務の完全なる履行者と言ふことが出来る。執務中全力を職務に傾注すると言ふことは各員の誠意に俟つべきである。

官廳の執務時間は大正十一年七月閣令第六號に依りて定められてゐるが、現業従事員に對しては鐵道業務の特殊性と土地の狀況其他に依つて狀態を異にするから、鐵道大臣に於て別に勤務時間を定むることになつて居

る。現在勤務時間、休暇に關し別段の定めある者及乗務割の制に依るもの並第三種備人を除き勤務種別及勤務時間は左の如く規定せられて居る。

イ、日勤勤務者 直接列車の發着に關係を有せざる事務的作業にのみ従事するものにして、一日の勤務時間は大體十時間以内である。

ロ、特殊日勤勤務 一日の執務時間を十八時間以内とし、主として列車の發着時を基本とする所謂間歇的作業に従事するもので、一日平均勤務時間は十二時間を標準とする。

ハ、一晝夜交代勤務 晝夜連続して二十四時間の勤務に服し次の二十四時間は非番となる交代勤務で、夜間二時間以上四時間未満の休憩時間を附與する。

ニ、宿直交代勤務 晝夜連続して二十四時間の勤務に服し夜間に於て繼續四時間以上の休憩時間を有するものにして、次の二十四時間は非番となる交代勤務である。

ホ、循環交代勤務 特殊日勤勤務と一晝夜又は宿直交代勤務とを組合せ循環的に交代するものにして大體一日平均時間十時間勤務である。

ヘ、三交代勤務 出面一人の一晝夜交代勤務を三人で勤務するもので、一日平均八時間勤務である。尙勤務時間は業務の繁閑其の他あらゆる條件を斟酌して各場所々々に依つて具體的に定められてある。

八、退 出

一日の業務が終了して初めて退出の順序となるのである。退出の際最も注意を要する事項は事務の引繼であ

る。事務の引繼が完全でなければ自ら交代者の執務に不都合を來さしめ、業務遂行上圓滑を缺くこととなるのである。故に國有鐵道職員服務規程第二十六條には事務引繼に關し「職員は勤務の交代に當りては成規の定むるところに依り成規なき場合は帳簿口頭其の他適當の方法に依り其の詳細を引繼ぐべし」と規定されてある。

九、休 養

執務と休養とは離るゝことの出来ない關係に在つて、執務中全力を擧げ遺憾なく執務せんとするには休養の日に於て充分心身の靜養を圖ることが肝要である。凡そ人體の耐久力には程度があつて四六時中業務に盡瘁し些の休養をも與へなければ心身共に疲労し、執務の効率を減退するから、業務の繁閑、勤務時間の長短等を斟酌して、各従事員に休養日を與へてある。休養日はかゝる趣旨に基けるものであるから、苟も之を不品行、不衛生的な方面に悪用して元氣を消耗し、執務の能率に影響を及ぼすが如きことは必ず避くべきである。故に休養日には専ら心身の休養に努め、元氣の回復を圖り、澁潤たる精神と活潑なる動作とを以て職務に活動することが出来る様に心掛けなければならない。

十、缺 勤

職員の配置は業務の繁閑に應じ必要の最少限度を配置してあるものであるから、出務すべき一人が突然出務を缺くと云ふ様なことがあると、之に依り直に業務上に支障を來し全體の作業に影響を及ぼすこととなるのである。殊に列車に乗務する車掌又は機關手が突然缺勤したとすれば忽ち發車時刻を遅延せしめる等社會との公

約を破るの餘義なきに立ち至る場合をも生ずるのである。故に従事員は自己の職務が鐵道業務の全體の上に如何なる關係を有するかと言ふことを、常に考へて居らなければならぬ。日給者などが缺勤をすれば給料の支給を受けないのであるから、自己の都合で缺勤することは差支へないものだと考へるが如きは大なる誤解であり、出務者の都合で勝手に缺勤すると言ふことは種々業務の上に大なる蹉跌を生じ甚だ迷惑とする所である。従事員が一年を通じ一日の缺勤もなく誠實に執務することは勿論希望する所であるが、時に病氣其の他の事由に依り已むを得ず缺勤しなければならぬ時もある。此の場合には必ず所定の手續を履むべきである。若し出務時刻前に所定の手續をする時間のないときは、取り敢えず電話なり使者なりで通知をして置くことが必要である。而して缺勤を爲さんとするには一定様式の願届書を豫め所屬上長に提出し、願書に在つては其の承認を経ることを要する。此の様式に缺勤願と缺勤届との二種あつて、缺勤の事由が墓參、歸省、看護、受驗、旅行其の他已むを得ない事故に因るものである時は願の形式に依り、又病氣、父母の祭日、忌引、徵兵検査若し簡閱點呼の當日、交通遮斷又は隔離法施行、水火災に因る缺勤は届の形式に依るのである。

十一、休暇及忌引

イ、休暇

鐵道部内判任官以下職員にして一期（一期は六箇月として毎月一日を以て起算する）以上皆勤し平素勤務に精勵なる者には左の區別に従ひ慰勞休暇を與へられる。

一、一期皆勤したる場合

備	人	三日
雇	員	四日
判任官及同待遇者		五日
二、引續き二期以上皆勤したる場合には第二期以後の一期毎に		
備	人	四日
雇	員	六日
判任官及同待遇者		九日

左記に該當する場合は出勤しなくとも、規定に因つて出勤したものと看做されるのである。

- 一、休暇日 但し勤務に當番非番ある者に對しては之を認めない。
- 二、非番日
- 三、父母の祭日
- 四、職務上の傷痍又は疾病に因る缺勤
- 五、鐵道部内職員忌引規程に因る忌引缺勤
- 六、出張中の病氣缺勤
- 七、傳染病の爲交通遮斷又は隔離法施行中の缺勤
- 八、徵兵検査又は簡閱點呼並兵役の爲め徵集又は召集及豫後備役將校團、主計團、軍醫團、獸醫團等の演習會又は研究會出場に因る缺勤、但し特別の事情なき限り往復日數を含まない

九、水火災其他非常罹災に因る三日以内の缺勤

十、職務上に係る事件に付證人、鑑定人又は参考人として裁判所の召喚に因る缺勤

十一、陪審員として裁判所に出頭する爲めの缺勤

十二、故意怠慢の顯著なる場合を除き鐵道事故の爲被疑者となり裁判所、檢事局又は警察署等に召喚せられたる當日の缺勤

十三、鐵道部内職員休暇規程に因る休暇（慰勞休暇と稱す）

十四、鐵道部内職員忌引規程所定の喪に服したる者葬式其他後事の始末を爲す爲所屬長の承認を得たる場合に於ける左記日數以内の缺勤

判任官待遇以上 三日

其の他 二日

十五、分娩の日前二十八日及分娩の日後四十二日以内の缺勤

ロ、忌引

従事員の父母、配偶者、子等の死亡せしとき本人より忌引届出ありたる場合は左記日數は缺勤と看做さな
いで之を處理する。

父母、配偶者、子の喪 五日

祖父母、孫、兄弟姉妹の喪 三日

此の日數は喪に當りたる日より之を起算する。尤も忌引は喪に當つた者に對して出仕を遠慮させる意味の

ものであるから、所屬長は事務の都合上必要ある場合には忌引日數に満たないときでも除服出仕を命ずることが出来る。

十二、賞罰

イ、表彰

職員にして左に該當する者には鐵道部内職員表彰規程に依り彰狀と共に效績章を授與して其の功績を表彰する。

一、滿二十年以上勤続し成績操行共に拔群にして一般職員の模範たるべき者

二、職務執行上特に一般職員の儀表として推奨すべき行爲在りたる者

三、事業上顯著なる改良若くは有益なる發明を爲し又は事故防止、災害豫防其他業務に關し特殊の功勞在りたる者

効績章は上衣の左胸部に之を佩用するのである。尤も制服を着用しないと制服のないものは執務中及特に指定せられた場合に限り佩用するのである。

尙平素屢々顯れたる業務上に於ける善行にして表彰規程に依り表彰する程度に至らないものには特賞し、又は之に金一封を添へて賞するのである。

ロ、懲戒

職員として職務上の義務に違背し、又は職務を怠りたる時若は職務の内外を問はず官職上の威嚴又は信

用を失ふべき所爲ありたるときは、免官・免雇・免備・減俸・減給・譴責等の如き懲戒處分を受けなければならぬ。而して免官・免雇又は免備の處分を受けた者は其の官職を失つた日から二年間官職に就くことが出来ない。又減俸又は減給は一月以上一年以下の期間、月俸（年俸者は年俸の月割額）の三分の一以下、月給者及日給者は各々其の三分の一以下を減ぜらるゝのである。

第五節 従事員の待遇

一、俸給、給料及賞與金

イ、俸給、給料

判任官以上の官吏に支給せられるゝものを俸給と言ひ、鐵道手、雇員以下に支給せられるゝものを給料と言ふのであつて、雇員以上に支給せられるゝ俸給、給料は毎月二十一日に、又傭人に支給せられるゝ給料は毎月二十六日に之を支給するのである。

ロ、賞與金

鐵道職員で勤務勉勵なる者に對しては賞與金を支給せらる。賞與金は前年四月一日より其の年三月末日に至る間及前年十月一日より其の年九月末日に至る間の成績を考査して、夫々六月と十二月の二回（局、本省勤務の高等官は年一回）に給與せらるゝのであるが、既往一箇年を通じて出勤日數百日未滿の者には支給しないことになつて居る。

尙ほ一定の地域（別に定められて居る）内に勤務し、且其の住所が同地域に在る判任官以下の職員（滿二十五歳以上の者に限る）に對しては、定期賞與金に割増を爲すのである。

二、年功加給

鐵道手以下の従事員であつて滿五年以上勤務し、而も成績良好なる者に對して年功加給として左記に依り給與せらるゝのである。

勤続年數	五年以上	加給月額	二圓
同	十年以上	同	三圓
同	十五年以上	同	四圓
同	二十年以上	同	五圓
同	二十五年以上	同	六圓
同	三十年以上	同	八圓

年功加給は毎月給料支給日に之を支給するのである。尤も毎月數回に分ち給料を支給するものに對しては最終給料支給日に之を支給する。

三、手當及割増給

イ、出札勤務手當

驛所の出札口に於て乗車券を發賣し且現金を取扱ふ出札従事員には、出札勤務手當として其の驛に於ける乗客賃金の年収入に應じて一人一日に付十五錢以下を支給する。

出札従事員は混雜裡に在つて、繁雜なる賃金を計算收納するものであるから往々誤算を生じ易く、特に注意周到なることを要するからである。

口、連結手割増金

連結手には職務の繁閑に應じ當番勤務の日に限り日額四錢乃至十六錢の給料割増を支給する。

ハ、其の他

勾配線に於ける長距離の隧道内を通過する機關車乗務員に對する手當及隧道開鑿手當、隧道内作業手當、高壓線作業手當、潜水手當等がある。

四、夜勤食料及旅費

イ、夜勤食料

判任官及雇員が宿直勤務を爲したるときは一夜に付二十三錢、徹夜勤務を爲したるときは同三十五錢、傭人が宿直勤務を爲したるときは一夜に付金十七錢、徹夜勤務を爲したるときは同二十六錢の夜勤食料を支給せらる。

ロ、旅費

鐵道省の職員が公務に因り旅行するときは其の官等又は職務に應じ相當旅費を支給せらるゝのである。

五、住宅

イ、官舎

官舎には有料と無料の別があつて義務居住を必要とする場合は無料であり、然らざる場合は有料となつて居る。

ロ、合宿所

合宿所は主として獨身職員に爲に設けたものであつて、之を甲號及乙號の二種に分け、甲號合宿所は乗務員の時々の宿泊に充て、乙號合宿所は従事員の共同居住に充てるもので何れも居住者より宿代を徴收しない。

六、無賃乗車證

鐵道職員、其の家族並に退職者は夫々規定に従ひ無賃乗車證を交付せられ、國有鐵道及指定の航路に依り無賃で旅行することが出来る。

イ、種別及通用期間

無賃乗車證には臨時乗車證と定期乗車證との二種ある。臨時乗車證は交付事由發生毎に發行し、其の通用期間は一箇月又は三十日以内である。定期乗車證は更に記名式と持參人式とに分れ、其の通用期間は一年十日以内である。

ロ、交付事由

- 1、公務出張 職員公務出張の場合は臨時乗車證を交付する。但し業務遂行上特に必要ある者に對しては記名式定期乗車證を發行し又は持參人式定期乗車證を使用せしめることが出来る。
- 2、通勤 職員通勤の場合には通勤用記名式定期乗車證を交付する。乗車時間が一時間を超ゆるときは所屬長の許可を要する。
- 3、準公務旅行 職員が徴兵検査、點呼、兵役召集、官公衙の召喚、健康診斷、豫防注射、各種協議會、職員講習會、鐵道部内の試験、新規採用者の發令後赴任、現業委員選舉投票等の爲旅行する場合には無賃乗車證を交付することが出来る。
職員にして平素勤務に勤勉なりと認むる者には臨時乗車證を交付することが出来る（勉勵パス）
- 4、通院、通療、看護 (イ)職員が自己の病氣療養者は配遇者、直系親族の重症の爲（死亡の場合を含む）旅行する必要あるとき、(ロ)職員並に其の家族が病氣療養の爲、鐵道病院、診療所、療養所若は囑託醫に通院通療する必要あるときは臨時乗車證を交付し得る（通院パス）
- 5、退職 效績章受領者、永年勤続者は身分及在職期間に應じ、公傷退職者は傷害の程度に依り夫々無賃乗車證が交付される。又退職歸郷の本人及家族、在職中死亡した爲轉住する家族、鐵道殉職者祭典に參列する遺族に對し夫々一定の乗車證が交付される。
- 6、家族判任官（待遇ヲ含ム）以上の職員、一年以上勤続の雇員、三年以上勤続の傭人の家族（同一戸籍内の家族）並に實父母に對し臨時乗車證を交付することが出来る（家族パス）
- 7、通學 職員と同一戸籍内に在る直系卑屬及弟妹で小學校、中學校又は之と同一程度の學校に通學する者に子弟通學用定期乗車證を交付することが出来る。但し弟妹は職員と同居することを要する。
- 8、家事用辨 僻陬地に在勤し且在住する職員並に同居の家族が家事を辨する爲附近の市場に赴くとき當日限りの臨時乗車證を交付することが出来る。

ハ、罰 則

無賃乗車證の不正使用に對しては特に嚴重に取締り、相當期間其の交付を停止し、又事情に依りては免官、免職等の處分をする。

ニ、其 ノ 他

之等の無賃乗車證は原則として規定の寫眞票を添付する事が有効條件で、之を省略し得る場合は別に定めてゐる。寫眞票の不正行使に就ても無賃乗車證規程の罰則が準用される。

七、醫 療

イ、鐵道病院、療養所、診療所

鐵道病院、療養所及診療所は現業従事員の業務執行上の傷痍、疾病を治療し、必要に依り一般職員及其の家族の診療をも爲すものである。而して患者には左の三種類がある。

- 第一種患者 職員にして職務執行上傷痍を受け又は疾病に罹りたる者を謂ふ
- 第二種患者 旅客にして傷痍を受け又は疾病に罹りたるものを謂ふ

第三種患者 職員及其の家族にして傷痍を受け又は疾病に罹りたるものを謂ふ
口、鐵道囑託醫

鐵道部内には直轄醫療機關として各主要地に鐵道病院、療養所、診療所が設置せられて居るが、其の數並に設備等の關係上全部の職員並家族が之を利用するには不便であるので、地方公立病院又は開業醫を鐵道囑託醫として委嘱し、一定の擔當區間を受持たしめ従事員及其の家族の診療は勿論、一般鐵道衛生事務にも參與せしめ、直轄醫療機關と相俟つて醫療の均霑を圖らんが爲設置せられたものである。

八、慰安互助

イ、職員家族慰安會

大正二年十月従事員の勞を稿ふ目的を以て慰安會が開催せられ、爾來毎年恒例的に開催されて居る。即ち鐵道では右費用として鐵道手以下の従事員一人に對し一定の支給を爲し、開催に當つては家族も加へた大家族主義の方法を採り、上下一堂に會し和氣羈々裡に融和を爲すを目的とせられて居るのであり、催しものは主として觀劇、映畫、遊覽、運動會等努めて集團的娛樂に適するものを選んで居る。尙慰安會開催の席上に於ては勤務操行共に優秀なる模範従事員を選抜して表彰するのが例となつて居る。

ロ、慰安浴場

従事員の衛生慰安を期する爲、各地に慰安浴場を設け差支へなき範圍に於て、一般職員の家族に對しても入浴を認めて居る。

ハ、互助團及俱樂部

從來一般従事員の間に慶弔を俱にする自治共助の團體が組織されて居たが、斯の様な團體を放任して置くべきでは無いといふので、大正二年互助團規程が判定せられたものである。即ち規程制定の目的は修養、救済及慰安を主眼として居るが、間接の効果としては諸會合の統一及各種負擔の軽減を期することが出ることである。又明治四十四年三月各主要地に職員集會所を設立され、其の建物の一部を俱樂部に利用して居る。俱樂部には圖書室、撞球、碁、將棋、謠曲、弓場等の修養慰安的設備があり、従事員の安息所とすることを目的とし、又各種の運動を奨励する等快活清新の氣風の養成に努めて居る。

第六節 教育及試験

鐵道業務を遂行するには特殊の智識技能を必要とする。従つて之に従事する職員の養成は極めて重要な意義を有する。

鐵道の教育機關中最も完備したものは鐵道局教習所であるが、其の他にも職員講習會、東京鐵道中學、工場習技生、給費生制度等がある。

一、鐵道局教習所

鐵道局教習所は各鐵道局所在地に置き職員の徳性を涵養し鐵道業務に須要なる學術技能を教授するを以て目

的とし鐵道局長の管理に屬せしめて居る。

鐵道局教習所は專門部（東京鐵道局教習所に限る）及專修部の二部に分ち關係各部各科の名稱、修業期間、入學試験の程度は左の如くである。

イ、各科の名稱

部	別	科	別	修業年限	入學試験程度	入學試験科目
專門部	業務科	機械科	土木科	二年	中學校卒業程度	普通學科目 國語、英語、數學 地理、歴史、物理 化學中の二科目
專修部	電信科	六月	修業期間二年の高 等小學校卒業程度	四月	中學校第二學 年修業程度	國語、算術 英語、英語は省略することを得

ロ、入學資格

入學を許可すべき者は品行方正、身元確實であつて所屬長の推薦を必要とし、左記の資格を備ふる者に限る。尤も專門部各科、專修部中電信科を除き特別の事由ある者に對しては入學試験の一部又は全部を行はな

しことがある。

專門部各科第一學年 年齢十七歳以上三十歳以下の男子にして二年以上鐵道部内に勤務し其の成績良好、入學試験（身體検査、學業試験及人物試験）に合格したること。

專修部驛員車掌科 年齢十六歳以上三十歳以下の男子にして三月以上運輸従事員たりし雇員又は傭人にして勤務の成績良好、入學試験に合格したること。

同 電信科 年齢十四歳以上二十歳未満の男子又は女子にして入學試験（身體検査、學業試験及技術試験）に合格したること、因に技術試験は身體検査及學業試験に合格したる者を假に入學せしめ簡易なる電氣通信技術を教授し將來成業の見込ありや否やを二週間以内に試験するものである。

同 信號操車科 年齢十七歳以上四十五歳以下の男子にして制動手、轉轍手、豫備構内手、連結手及信號機又は轉轍器取扱擔務の驛手を通じて滿一年以上其の職に在りたる者若くは列車の制動、構内作業を通じて滿三年以上引續き其の職に従事したる傭人又は信號掛、操車掛にして勤務の成績良好、入學試験に合格したること。

へ、其他

專門部生徒にして入學前傭人であつた者は雇員とし、其他鐵道部内より入學した者は凡て入學前の身分を繼承するのである。生徒は全部寄宿舎に收容し被服其他學習用具を給與又は貸與する。

專門部及專修部電信科を卒業又は修了した者は專門部に在りては四年、專修部電信科に在りては一年六箇月間鐵道部内に奉職するの義務がある。又在學中若は義務年限内に疾病又は自己の便宜に依り退學、退官、

退職、鐵道部外に轉官又は轉職し、退學を命ぜられ若は刑の宣告又は懲戒の處分に因り免官、又は免職となつたときは、在學中支給を受けた給料其の他の給與の全部又は一部を辨償しなければならぬ。尤も情狀に依つては辨償を免除せられることがある。

二、其他の教育施設

イ、職員講習會

職員講習會は職員講習會規程に依り驛、區、場、船舶及びホテル等に於て必要に應じ開設する。其の目的は現業に従事する職員及傭人に對し業務に關する事項を講習するにある。但し必要に應じ補習教育を併せ施すこともある。講習會は鐵道局長が之を設置し、事務所長監督の下に設置箇所の長が管掌する。

ロ、給費生制度

鐵道省給費生制度は給費生規程の定むる所で年齢十七歳以上三十五歳以下の男子で、三年以上鐵道部内に於て實務に従事し其の成績良好にして、現に鐵道大臣の適當と認むる専門學校又は之と同等以上の學校に在學する者又は其の入學試験に應ずる資格のある者の中から志願により、鐵道大臣詮衡の上之を命ずる。給費生は現官職の儘通學することが出来、在學中俸給、給料其の他の諸給與を受くる外、學校に於ける學修費も支給される。給費生を命ぜられた者は正當の事由なくして、在官、在職中給費生たることを辭し或は退學、若は退官、退職することを得ない。又給費生は給費を受けなくなつた時から給費生であつた期間の二倍に相當する期間鐵道部内に在職する義務がある。

ハ、東京鐵道中學

東京鐵道中學は財團法人鐵道育英會の設立にかゝるもので鐵道職員及鐵道職員の子弟又は職務執行上傷疾を受け若は疾病に罹り因て退官、退職或は死亡したる者の子弟に對し、中學校程度の普通教育を施す目的で設けられたものである。本校は夜間に授業し學科目及び其の程度、修業年限等は普通の中學と同一である。

ニ、其他

以上の外、在外研究員規程、工場技工教習規程、鐵道病院看護婦養成規程、技術見習生規程、海技修業生乗船規程、競技會規程等の諸規程ありて夫々職員の養成に努めてゐる。

三、各種登用試験

鐵道部内には夫れ々の業務に依り各種の試験があつて各々昇進の路は啓けて居るが、運輸従事員關係としては左記の如き試験制度がある。

一 雇員資格試験

雇員資格試験は筆記試験と口述試験とに分れ、口述試験は職員に限り省略することが出来る。筆記試験は左記科目により之を施行し中學校又は高等女學校三年修業程度で之を行ふのである。

一 算術（筆算、珠算）

二 國語（講讀、作文、書法）

二 信號掛、操車掛採用試験

信號掛、操車掛採用試験は制動手、轉轆手、豫備構内手、連結手及信號機又は轉轆器取扱擔務の驛手を通じて滿一ヶ年以上其の職に在りたるもので職務上の成績良好なる者及列車の制動、構内作業を通じて滿三ヶ年以上引續き其の職務に従事したる傭人で成績良好なる者は受験資格を備へ試験科目は左記の通りである

- 一 讀書 規程類の意義を會得し得られる程度の講讀
- 二 算術 簡易なる四則雜題
- 三 規程 職務に關する諸規程並達示類の概要
- 四 技術

(甲) 信號掛に對しては信號機及保安裝置各部の名稱及其の作用並構内設備の概要

(乙) 操車掛に對しては構内設備の概要並操車上必要なる車輛各部の名稱及其の作用の概要
右の試験科目の内第三號及第四號に限り口述試験をすることがある。

三 車掌見習及車掌試験

車掌見習試験は三年以上運輸現業に従事したる雇員若は其の資格を有する者が受験し得られ筆記試験と人物試験とがある。筆記試験は鐵道局教習所専門部業務科又は普通部業務科を卒業し若は專修部驛員車掌科を修了したる者(舊規程に依る教習所に於て之に相當する課程を卒業若は修了したる者を含む)に對しては省略することが出来るが科目は左記の通りである。

- 一 職制及服務規程(車掌の服務に關係あるもの)
- 二 鐵道運輸に關する諸法規

三 列車運轉取扱に關する諸法規

車掌試験は車掌見習として二ヶ月以上實務を爲したる者に對し主として車掌の實務に就て前記科目の口述試験を行ふのである。

第七節 従事員の救濟制度

鐵道は其の事業の性質上従事員が業務上傷痍を受け又は疾病に罹る機會が非常に多いから、之れが救濟の途を講ずる必要が特に痛切に感ぜられるのである。以下現に鐵道従事員に關して實施せられて居る救濟制度を略述することとする。

イ、工場法に依る救濟

職工が自己の重大なる過失に因らずして業務上負傷し又は病氣に罹り若くは死亡したとき、工業主は勅令の定むる所に因つて本人又は遺族を救濟扶助するもので、鐵道の工場、機關區、電車區、檢車區、車電區、自動車區に勤務する職工(鐵道では技工と稱す)に適用されるのであるが、實際には鐵道従事員は療養規則其他の規則で療養の給付及給料の支給を受けるから工場法の適用はない。

ロ、雇員扶助令

政府は其の使用する雇員が職務上傷痍を受け、又は疾病に罹り若くは死亡した場合は勅令の定むる所に因つて、一定の扶助を爲すのであるが、實際は鐵道手、雇員以下の現業員は療養規則によつて之と同様の救濟を受

けるから其の適用はない。従つて本令の適用を受ける者は本省勤務の雇員丈けである。

ハ、傭人扶助令

政府は其の雇傭する職工其の他の傭人が自己の重過失に因らずして業務上死傷するか、疾病に罹つた時扶助金を支給すべきことを命令して居るが、これは鐵道職員とは直接關係なく、傭人と云つても臨時に使役する傭人に限るもので所謂臨時使用者、臨時人夫に適用されるものである。

ニ、官吏等の救済

官吏は其の職務遂行上傷痍を受けた場合は、勅令に因つて療治料の實費を給與せられる。

ホ、鐵道手、雇員以下の現業員に對する療養の給付

鐵道手、雇員以下の現業員が職務執行上傷痍を受け又は疾病に罹つた場合は、鐵道大臣の定めた處に依つて療養の給付を受けることが出来る。現場に於ける公傷扱は即ち之である。

ヘ、健康保險法

健康保險法は勞働者の疾病死傷に對する保險制度を定めたものでこの適用を受ける者（被保險者）には二種あつて、第一は工場法、鑛業法の適用を受ける工場及事業場に從事する者（但し臨時に使用するもので勅令の指定したもの及一年報酬千二百圓を超える者は除外する）第二は主務大臣の認可に依るもので、勅令で指定された事業を經營する者は、其の使用人を含んで被保險者と爲すことが出来るものである。國有鐵道職員中技工、諸機掛、諸機手は健康保險法の適用を受くることに規定されて居る。而して現在國有鐵道に於ては健康保險法に因る事務は、共濟組合が之を代行して居る。

第八節 國有鐵道共濟組合

一、目的

國有鐵道共濟組合は外國の強制保險制度を斟酌して、明治四十年に勅令を以つて現業員の相互救済を目的として設立せられたものであつて、之を其の事業の方面より見れば一種の社會保險と謂ふべく、之を法律的に見れば従事員の保護救済を目的とする行政的の附帶施設と解することを得るものである。

二、組織

組合員には甲種乙種の二種がある。甲種組合員とは鐵道手、雇員及傭人の現業員を謂ひ、是等のものは組合に加入を強制され掛金として毎月給料月額百分の七・七を支拂ひ、政府（鐵道省にあらず）は之に對し給料月額百分の五の補給を爲すものである。乙種組合員とは現業員に非らざる鐵道手、雇員及判任官以上の者にして任意加入せるものを謂ひ、其の掛金は毎月給料月額の百分の一・二・七であつて、乙種組合員に對しては政府は何等補給金を支出しない。

組合員は死亡、退官又は退職、他官廳に轉勤、休職となりたるときは其の資格を失ひ、又甲種組合員にして任官又は非現業に轉じたる場合は其の資格を喪失するのであるが、此の者は繼續の意志表示を爲し、引續き乙種組合員となることを得る。尙乙種組合員にして組合加入後又は資格繼續後一年を経過したる者が脱退の意志

表示を爲したるときは、組合員たるの資格を失ふものである。

三、給付

給付を分ちて左の六種とする。

- イ、公傷給付 組合員職務執行上傷痍を受け又は疾病に罹り不具廢疾に陥りたるとき支給するものであつて、公傷年金及公傷一時金の二種がある。
 - ロ、廢疾給付 組合員職務以外の疾病に罹り退官又は退職したる場合に支給するものであつて、廢疾年金と特症金の二種がある。
 - ハ、疾病給付 組合員職務以外の傷病に罹りたるとき醫療費を補助し休業に對して手當金を支給するの外分曉の爲勞働不能になりし女子に手當金を支給する。
 - ニ、退職給付 組合員が死亡以外の事由に因り組合を脱退したる場合に支給するもので、加入後二十年以上経過して脱退したる者に對しては退職年金を支給し、其の以下者には退職一時金を給する。
 - ホ、遺族給付 組合員死亡したる場合に其の遺族に對して支給するものにして、遺族年金(公傷病死亡の場合)遺族一時金、葬祭金の三種とする。
 - ヘ、災厄給付 組合員水火災、震災等の爲財産上の損害を受けたる場合災害見舞金を支給する。
- 以上の外に昭和元年十二月(達第二十五號)より、従事員にして健康保險法の被保險者たるべき者は、共済組合より健康保險法に規定せられたると同様の所謂健康給付を受けることになつた。

四、審査會

組合員の加入脱退並に諸給付に關する處分に對する異議を審査する爲に審査會なるものがあり、而して審査會に於て處分を不當なりと決議せる場合は、前處分を取消して新なる處分を爲すものである。

組合員又は其の遺族は處分の通知を受けたる日より二十日以内に大臣に申告して、審査會の審査を要求することを得るものである。

(註) 審査會は議長(次官)一名、審査員(省高等官)十二名を以て組織し、其の決議は組合に對し拘束力を有するものである。

五、附屬事業

共済組合は組合員の福利増進の爲其の附屬事業として購買部、貯金部、貸付部、住宅部の四事業を經營してゐる。

- イ、購買部 職員的生活必需品を低廉に供給するを以て目的とする。本省に中央部、各鐵道局に地方部、各事務所、工場等に支部を置き其の下に數個の配給所を置く。
- ロ、貯金部 組合員の貯蓄を奨励し恒産を造らしめ生活を安全ならしむる目的を以て設けられたものである。尙必要と認むるときは組合員外の職員の預金を取扱ふことになつて居る。利子の標準は年四分とする。

ハ、貸付部 組合員の生計上緊切なる必要ある場合に一定の條件の下に低利にて貸付を爲すものである。尙必

要と認むるときは組合員外の職員に對しても貸付を爲すことが出来る。
 二、住宅部 組合員に對し自己の居住すべき住宅の建設又は購入に必要な資金の貸付を爲すものである。尙必要と認むるときは組合員外の職員に對しても貸付を爲すこともある。

第九節 國有鐵道現業委員會

一、目的

國有鐵道は二十餘萬の多數の従事員を抱擁し、しかも其の業務たるや他の事業に比類なき程廣汎にして繁雜である、斯くの如き大事業を統制し其の成績を向上せしめんには常に上下の意思の疎通を圖り、相互の連絡を緊密にし、國有鐵道部内に於ける和協奉公の美風を擴充振作すると共に従事員の福利を増進する目的の下に設置されたのが國有鐵道現業委員會制度である。

二、組織及權限

現業委員會は國有鐵道の現業に従事する鐵道手、雇員及傭人中（試雇傭及臨時雇傭中の者を除く）から選出された委員を以て組織し、従事員共通の利害に關する事項に就き諮問に答へ又は意見を開陳して上下の意思の疎通を圖る機關である。

（註） 現業委員會の區域は各鐵道局の所管區域内を一區域とし、大體に於て驛、車掌區、機關區、保線區、工場、船舶等

従事員の職務系統別に各々一つの委員會を置く。

委員定數は一區域最少五人、最高四十五人、大體従事員百人に付委員一人を標準とする。

三、選舉

委員選舉は無記名單記投票とし其の方法として選舉人が直接投票所に至りて爲すものと、書面に依り投票を爲す所謂不在投票制とを採用して居る。有效投票の最多數を得たものを以て當選者とする。尤も該區域内の委員定數を以て選舉資格者數を除して得たる數の五分の一以上にして、最低五票以上の得票あることを要する。選舉資格は一年以上國有鐵道に勤續する十八歳以上の現業員、被選舉資格は一年以上國有鐵道に勤續し現に其の區域内の業務に従事する二十五歳以上の男子なることを要する。委員中缺員あるときは次點者中より前述の得票の順位により補充し、缺員を生ずるも前述の得票を有する次點者が無いときは普通選舉と同一の方法に依つて補缺選舉を行ふのである。

（註） 委員の任期は選舉の日より二年とし補缺委員の任期は前任者の殘任期間とする。委員が其の被選舉資格を失ひ又は委員を辭したるときは退任する。選舉に關する異議は鐵道局長之を決するのである。

四、議事

現業委員會の議長は鐵道局長の指名制であるが、主として當該區域を主管する事務所長又は工場長が之に當ることになつて居る。

現業委員會の通常會議は一箇年に一回（從來は六箇月に一回であつたが昭和九年九月より一箇年一回に改正

された)議長之を招集し、議長に於て必要ありと認めたる場合は臨時會議を開くことが出来るのである。會議には議長及委員の外に大臣又は鐵道局長の指名に依り各般の事情に通じたる職員を參與として列席せしめ、説明の任に當らしむることが出来る。

會議は委員半數以上の出席を以て成立し、議事は出席委員の過半數を以て決する。

五、聯合現業委員會

聯合現業委員會は各鐵道局に之を設置し、大體に於て各現業委員會の委員十人に付一人の割合を以て互選せられたる委員を以て組織する。

而して本省の委員は鐵道局に編入するのである。

議長は當該鐵道局總務部長之に當る。

委員の任期は現業委員會委員の任期に依る。

選舉及議事に關する事項は大體に於て現業委員會の規定を準用する。

其の權限は何等現業委員會と異なる所はない。只各職務系統の委員を集め従事員一般に共通の問題を討議し、比較的公平なる意見を聞くことを得るものである。

第十節 法規令達

一、法規令達の意義

法規令達とは一般に法律、命令、規則等の名を以て呼ばれる成文法の總稱である。

之等の法規は國家及自治團體の組織、國家と人民との相互關係、私人間の相互關係等に付き法的規律を定むるものである。凡そ吾人が幸福に社會生活を營む爲には相互に他人の利益を犯さず、進んで社會全體の利益を増進する様にせねばならぬ。法は此の目的の爲に存するもので、即ち人類の社會共同生活に於ける行爲規範にして社會の利益の爲に、其の社會の中心力に依つて維持せらるるものである。

斯かる規範が國家により法なりとして文書を以て明示せらるるとき之を成文法と謂ふ。之が鐵道に關する成文法なるときは鐵道法規と稱して居る。併し一般に鐵道法規と謂ふときは、この嚴格な意味の法規の外法規たる性質を有せざる達示、告示をも含めて鐵道法規と稱するのである。

二、法規令達の種類

法規は原則として法律の形式を以て定めらるべきである。蓋し立憲政治の下に於ては人民に義務を課し或はその權利を制限するには原則として帝國議會の協贊を経ることになつてゐるからである。併しながら法律は社會の變遷に伴つて改廢したり、或は細部に亘つて規定したりするに適しないから、實際には大綱以外は寧ろ命令を以て制定せられてゐる。

法規は制定の形式上から次の如く區別することが出来る。

イ、法律

帝國議會の協贊を経て天皇之を裁可し公布せらるる成文法で、民法、商法、刑法、銃砲火藥類取締法、帝

國鐵道會計法、鐵道敷設法、鐵道國有法、地方鐵道法、軌道法、鐵道營業法、鐵道抵當法等の如きが之である。

口、命令

國家が制定する法の一種であつて實質上は法律と何等異らないが、唯其の制定の手續上帝國議會の協賛を経ることを要しない點を異にする。

命令は之を實質上から觀察するときは (一)法律を執行する爲に發する執行命令、(二)警察行政、助長行政の爲に發する獨立命令、(三)法律の委任に基き發せらるゝ委任命令、(四)議會閉會中緊急の必要により發せらるゝ緊急勅令、(五)天皇の大權事項につき發せらるゝ大權命令等に分類出来る。

命令は之を發するものに依り形式上から次の如く區別することが出来る。

1、勅令 天皇が親裁事項に就て發せらるゝ命令であつて軍令でないものを謂ふ。命令中最上級のものである。

例へば鐵道省官制、鐵道局官制、鐵道軍事供用令、文官任用令、高等官官等俸給令、判任官俸給令、官吏服務規律、文官分限令、雇員扶助令、傭人扶助令等である。

2、閣令、省令 内閣總理大臣の發するものを閣令と謂ひ、各省大臣の發するものを省令と謂ふ。官廳職務時間の件、火藥類鐵道運送規程等は閣令で、鐵道運輸規程、鐵道軍事輸送規程、傳染病患者鐵道乘車規程、國有鐵道建設規程、國有鐵道信號規程、國有鐵道運轉規程等は省令である。

總て命令を以て法律を變更することの出来ないのは憲法上の原則であるが、例外として緊急の必要ある

場合に憲法第八條に依て發せらるゝ緊急勅令は法律を變更することが出来る。

ハ、告示

鐵道大臣が運賃其の他の條件に關して一般社會公衆に公告したものを謂ふのであつて、單に鐵道内部に效力を有するのみならず、一般公衆も運送契約を締結せんとするには之に遵據せねばならぬ。旅客及荷物運送規則、貨物運送規則、連帶運輸規則、荷物代金引換規程等は之である。

ニ、達

鐵道大臣、鐵道局長、事務所長等が各々其の權限の範圍内に於て之を執行する爲又は所屬職員の職務を指揮監督する爲に發する所の職務命令で、概して一般的規則を定むるものを謂ふのである。

例へば鐵道省分課規程、鐵道局分部規程、鐵道局長並出張所長管理事項、鐵道局長職務權限、雇員及傭人採用規程、國有鐵道職員服務規程、鐵道部内雇員懲戒規則、鐵道局教習所規程、鐵道部内職員服制、國有鐵道現業委員會規程、國有鐵道共濟組合規則、旅客及荷物運送取扱細則、公務旅客取扱手續、貨物運送取扱細則、貨物集配取扱手續、運轉取扱心得、機關車検査規程、職員採用試驗規則並受験者心得、業務協議會準則等で一々枚舉に遑のない程である。

達には其の權限に依り大臣達、局長達、所長達等の區別がある。總て従事員は鐵道に關する法律、命令、達等を遵守するは勿論、通報、注意事項、通達、通牒等その文書に依ると、口頭に依ることは問はず、上長の命令に服する義務がある。

而して之等の法規令達を關係従事員に通報する方法として鐵道省は鐵道公報を、鐵道局は局報を、事務所

出張所は所報を發行して居る。局報は更に甲と乙とに分れ、甲は永久的に必要なものを、乙は一時的に必要なものを掲載する。

三、法規の效力

法規は實施の時から廢止の時まで效力を有する。法規令達の實施の時期は、一般には附則を以て定められてゐるが、若し其の實施期を定めなかつた時は法律、勅令、閣令及省令は公布の日より起算して滿二十日後、告示、達等は即日より實施される。

法規の效力の及ぶ範圍は各々其の種類性質に依つて異なる。即ち法律、閣令、省令等の中央法令は原則として内地全地域及之に居住する凡ての人に效力を有し、局長達、所長達の如きは各々其の所管區域又は其の所屬員に限り效力を有するのが通例である。

第十一節 鐵道精神及鐵道精神の歌

「鐵道精神の歌」に於て、鐵道精神といふものの内容は、一體どういふ風に表現されたのであるか、此の點を觀察しておきたい。

それには一應歌そのものを顧みなければならぬ。改めて云ふまでもなく、此の歌は三節より成つてゐるのであるが、其の第一節の主たる言葉は、

轟け鐵輪、 我が此の精神、

輝く使命は 儼たり、響けり。

榮あれ交通、 思へよ國運、

奉公ひとへに 身をもて獻げむ。

といふのである、而して第二節は、

轟け鐵輪、 我が此の團結、

輝く誠は 歌たり、とほれり。

と綴られて居るのである。而して以上三節を通じて末尾に、

國鐵國鐵、 國鐵國鐵、

奮へ我等。

といふ言葉が繰り返されてゐる。

これが「鐵道精神の歌」の内容であり、歌詞であるが、我等の鐵道精神は「鐵道精神の歌」に於て、實に此の如き言葉を以て表現されて居るのである。

私は今之に對して若干の解説を加へたいと思ふが、先づ言葉の難易を論ずれば、二三の難しい文字が使はれて居るが、全體としては、決して難しい歌詞ではないのであつて、二三の文字が分らぬままにしておいても、全篇の大意は數回通讀朗誦しさえすれば、何人にも自然に汲み取られ得る様に書かれて居るのである。從て鐵道精神の内容が此の歌に於て如何に表現されて居るかは、右の歌詞を能く讀みさえすれば、おのづから分ることであつ

て、我々の講釋などは必要でないのであるが、念のために一應の解説を試みれば凡そ左の通りになる。

先づ各節の眼目が何處に在るか考へて見やうと思ふが、手短かに結論を云つてしまへば各節とも第四行目の文字が、夫々其の節の眼目になつてゐると謂へるのである。

即ち第一節の第四行目は「奉公ひとへに身をもて獻げむ」といふ言葉になつて居るが、之が第一節の眼目で、其の他の各行、其の他の言葉は、總べて此の第四行目の言葉の基く所を示すものか、然らざれば之を修飾するに止るものである。即ち「奉公ひとへに身をもて獻ぐる」の精神——一身を犠牲にして公に奉ずるの覺悟、即ち所謂犠牲的精神、又は責任觀念——は人生、社會、國家の本質の認識と、國家生活上の重要な一機能たる運輸交通に對する國鐵の大使命の認識と、並びに此の大使命遂行の分擔たる意味を有する職員各自の職責の認識とに基くものであるが、之等の事柄が「輝く使命」「榮えあれ交通」「思へよ國運」といふ様な言葉のうちに暗示されて居るのである。而して斯様に暗示された思想の根柢の上こそ、獻身奉公の大精神が、潑刺として躍動して來て、職務の中に身心全部に打込み、職務のためには死しても悔ない、といふ覺悟が湧くのであるが、此の覺悟こそ鐵道精神の核心であつて、彼の親切、公正といひ、安全、正確、迅速といひ、職員を守るべき徳目の如きも、皆此の覺悟から湧いて來るのである。而して此の覺悟が鐵道精神の核心であることを高らかに宣言し、且つ此の覺悟の愈々益々光彩陸離たらしむることを要求するのが第一節の大意であつて、それが「奉公ひとへに身をもて獻げむ」といふ言葉になつて居るのである、而して冒頭の「轟け鐵輪、我が此の精神」の一句は此の第四行目の文字と相呼應して我等の至誠を祝福するものに外ならない。

次に第二節の第四行目は「敬愛あらたに和しつゝ進まむ」といふのであるが、これ即ち第二節の眼目である。

其の他の文字は、「我が此の團結」と云ひ、「輝く誠」と云ひ、「誓へよ協力」と云ひ、總べて此の第四行目を修飾補助するに止るものである。凡そ人生の事は人の和を基本とせざれば、其の成績を期待し得ぬものが多いのであるが、殊に國鐵の如く、二十萬にも餘る大衆を擁する場所に於ての仕事に、人の和といふことが、絶対に必要な基礎的條件であることは、云ふまでもない。此の如きは、第一節に所謂獻身奉公の赤誠あらば、直に思ひ付き得る所であり、和合の精神は獻身奉公の精神の一面に過ぎぬのであるが、國鐵に於ては從來特に、此の人の和といふことが強調せられて來たのである。即ち連絡協調と云ひ、共同一致と云ひ、標語めいた言葉は色々澤山造られて居り、所謂大家族主義といふものも、概ね此の點のみを意味する如くにさへ考へられて居る。それほどに國鐵に於ては、人の和を尊しとし、和合第一として居るのであるが、尙此の和合の精神は、獨り對内的に必要であるばかりでなく、對外的にも極めて大切で、對外的、對社會的に、旅客公衆に向つて、和合の精神を缺くに於ては、國鐵の業務は全く成り立たぬことを、我々は思はねばならぬ。此の如く和合といふことは、内外兩面に於て大切な事であるから、今又鐵道精神の項目として、之を此の歌に掲ぐるに至つたのである。而も和合といふことは、人と人との間に、敬と愛とが適切に行はれることによつて、始めて期待されるものであり、敬すべき人を敬し、愛すべき人を愛するといふ、不斷の心掛が、眞に人々の和合一致を齎す所以であるから、此の敬と愛との心は、二十萬職員の根本的の心得の一つであらねばならぬのである。これが即ち「敬愛あらたに和しつゝ進まむ」といふ言葉の概略の意味であつて、又第二節の眼目である。

次に第三節の第四行目の言葉は「修養朝夜に知能を磨かむ」といふのであるが、即ちこれ第三節の眼目である。

第一節に於て、職分遂行、責任嚴守の至誠を強調し、第二節に於て、協力一致、和合敬愛の精神を高唱し、之に

よつて職務に關する覺悟は、略ぼ盡されたのであるが、吾人は更に職務上の知識技能の向上を期し、各種の進歩改良を圖るべく、研究、鍊磨、努力、勉勵しなければならぬのみならず、更に吾人は、單に職員として生活してゐるだけではなく、人間として廣汎なる範圍の生活を営まねばならぬものであるから、此の人間としての生活を完全に營まむがためには、社會の各般の文物に關する、日進月歩の知見の、研究養成を始めとして、智徳の向上發展のために、専ら著實を旨とし、剛健の意志を以て、心身の修養鍊磨を積まねばならぬ、所謂勇猛精進を爲さねばならぬ、此の如き修養鍊磨により、又勇猛精進により、我々は始めて人間として、又國民として、理想的狀態に段々と近づき得るのみならず、國鐵の職務のみに付て考へて見ても、亦斯くてこそ始めて、理想的狀態に到り得るのである。元來理想的の人格者となること、理想的の國民となること、理想的の鐵道職員となることとは、實は同一事であるのであるから、右の如き結論となるのは當然であるが、兎に角人間としての智徳の向上に向つて、修養鍊磨の功を積むことは、實に理想的の國鐵職員となることの、基礎的條件の一つであつて、之は單に一個の人間としての問題であるばかりでなく、國鐵の職員たる立場のみから考へても、誠に重要な問題である。故に之は鐵道精神の一項目として、必ず擧げられねばならない。尤も此の如きも亦、第一節に所謂獻身奉公の赤誠より、當然に流れ出て來る心掛で、從て之を特別の一項目として掲げなくても、分る事柄と思はれる位であるけれども、之を掲げて強調するの價値は、充分にあるのである。故に「鐵道精神の歌」の第三節は、此の項目を掲げたものであつて、「修養朝夜に知能を磨かむ」といふ言葉は、即ち以上述べた如き意味を包含してゐるのである。

最後に、各節の末尾に繰り返されてゐる「國鐵國鐵、國鐵國鐵、いざ奮へ我等、我等ぞ大家族二十萬人、奮へ

我等」といふ言葉は、我等の傳統的標語たる「大家族主義」の文字を茲に襲用し、此の文字によつて聯想される信愛の精神、協調連帶の精神若しくは君民一家の我が建國の大精神を茲に作興し、職員の感激をして永遠に新ならしめむとするものである。

以上で「鐵道精神の歌」の大意の解説を終つたわけであるが、之を要するに「鐵道精神の歌」は、人生、社會、國家の本質、及び國家生活に於ける國鐵の使命の認識より出發して、鐵道精神の内容をば、三つの項目に分析して掲げ示してゐるのである。即ち第一は獻身奉公の赤誠であり、第二は和合敬愛の精神であり、第三は修養鍊磨の覺悟である、而して此の三つを貫くに、國鐵傳統の所謂大家族主義の思想を以てしてゐるのである。斯くて鐵道精神の内容は、始めて明示されたのである。我々は、從來動もすれば内容不明の感を禁じ得なかつた鐵道精神を、今後は、人生の本義及び國鐵の大使命の認識より出發せる、獻身奉公、和合敬愛、修養鍊磨の三項目、若しくは此の如き三項目を包藏するものとしての大家族主義といふ觀念に於て、箇條的に説明することが出来ることに爲つたわけである。而して此の各箇條を更に細かく解説して行くに於ては、我々は大部の鐵道教典といふ様なものをも編述することが出来る譯であつて、此の如くにして我々は、國鐵職員としての行動の指導原理を、今や明確に認識し得るに至つたものと謂はねばならぬのである。

唯茲に注意すべきは、此の如き三項目の精神が、此の歌によつて今度始めて作り出されたかの如き、誤解に陥ることなきを要するといふ點である。云ふまでもないのであるが、此の三項目の精神は、決して今度始めて作り出されたものでなく、既に説明した所によつても明かである通り、國鐵創始以來傳統的大精神であつて、今度の歌は唯此の大精神を、組織的に分析して云ひ表して見たゞけである。それは丁度、帝國の國憲の根本は、何も

明治二十二年の憲法々典によつて始めて定められたのでなく、遠く三千年の昔、天祖の御肇國と共に定まつたものであるが、明治の憲法々典は此の三千年の國憲を、明確に文字に表したといふのと全く其の趣を一にする。鐵道精神には六十年の輝く歴史がある、鐵道精神は一朝一夕に作爲される様な、ソナナ簡單なものではないのである。(三富書記官講演)

第十二節 局 是 三 綱

我仙鐵に於ては昭和十三年二月十一日紀元節を期し局是三大綱目を制定せられ我々従事員の指針を示された。即ち次の三綱である。

至誠

和協

堅忍

我々従事員は此の綱目を遵奉し奉公の誠を盡さねばならぬ、次に掲ぐるは當日の上林局長閣下の訓示である。我々の總ての行動は眞に我々が人として將た國民としての意義を自覺し、此の自覺より湧出づる「至誠」の現れでなくてはならないと思ひます。至誠とは眞心であります。誠の心であります。我々人間の活動の根源は意志に基くものでありますが、此の意志を決定するものは眞の自分即ち自我であります。然し乍ら意志は自己が決定するものであり乍ら、實際に於ては必ずしも常に自己其の儘が意志に現れるとは限らないのであります。其の最

も普通の場合は、自己が是なりと信じたる事も第二主義的な誘惑の爲にこれを強行するを得ざる場合、若くは自己が否なりと信じたるに拘らず、環境に打負されて知らず／＼眞の自己の命する所と異なる行動を採る場合であつて、我々は常に此の種の煩悶を繰返して居るのであります。思へば人間は弱いものであります。然し此の動もすれば弱い人間を慰撫し、激勵し、これを強からしめてくれるものは悔悔であり懺悔であります。我々はこれが爲に弱められた心を更に鼓舞して眞の自我の命する所に邁進することが出来るのであります。即ち至誠とは眞の自我を發見する精神的活動であり、同時に自我の命する所に忠誠ならんとする道德的行動であります。或は至誠天に通ずると云ひ、或は心の欲する所に従へども矩を踏えずと云ふも畢竟此の境地を云つたものと思ひます。實に至誠こそは我々道德的活動の根源をなすものと云ふべきであります。

次に申上げたい事は「和協」であります。和協とは和親協調の意味であり、和協一心の意味であります。億兆心を一にして國家の理想に邁進する意味であります。我々は國民の一員であり、國家は畢竟我々個人を構成分子として出来上つた組織體であります。然し一旦かくして出来上つた組織たる國家と、我々個人との關係は單なる全體と部分との關係ではなく、雜然たる人の集合體ではないのであります。我々個人を離れて組織體がないと同様に、組織體なくして我々個人の道德的存在の意義はないのであります。全體と個人とは決して二元的な存在でなく全體は個人の擴充されたものであり、全體の中にのみ個人の理想は具現せらるべきものと信するのであります。然して此處に私の云ふ和協とは此の全體と個人との關係を表現したものに外ならないものであります。國民精神總動員と云ふも其の意味は同様であつて、國家の中に國民の理想を具現せんとする精神運動に外ならないのであります。

最後に申上たい事は「堅忍」であります。先に擧げた和協が空間的の意義を有するものであるに對し、堅忍は時間的意義を有するものであります。今日の我々は單なる偶然の存在でなくして光輝ある三千年の歴史の結果であり、同時に、未來の日本歴史を作り上げる爲の重要な一環をなすものである事を深く考へたいのであります。幾多の祖先の尊き血を以て築き上げられた此の光輝ある日本を受繼いだ我々が、これに何物も加へ得ずして其の儘これを子孫に引繼ぐ事は到底忍び得ない所であり、従つて我々の今日なしつゝある所のものが半年一年後の近い將來に結果する事を期待すべきものではないのであつて、飽くまでも日本百年の將來を考へて行動すべきであります。我々の光輝ある今日の存在が祖先の尊き犠牲の結果である事を思へば我々も亦來るべき將來の日本の爲に安んじて犠牲となるべきであります。思へば國家の將來は遠遠であり、従つて我々の努力は飽くまで堅忍持久でなければならぬのであります。

以上私の申述べました所は、至誠、和協、堅忍の三綱目でありますが、翻つてこれらの言葉の持つ内容に至つては決して今更事新しく述べるまでもなく、從來より常にお互に考へ來つた所であり、にも拘らず私が今日特に持出した所以のものは、現下の非常時局に際し更に自己内省を新にせんとするの意に外ならないのであります。人間は誠に弱いものであります。自分としては其の往くべき道が解つて居る積りでも、時に目前の雜念に妨げられて眞の自己を見失ひ、安易無自覺に墮し易いものであります。其の忘れられたる眞の自我を呼び起す意味に於て、本日此の最も意義深き紀元節に當り右の三大綱目を茲に特に強調した次第であります。幸に諸君の御諒察を御願ひ致しまして御挨拶と致します。

第十三節 従事員の覺悟

鐵道は公共の機關である。旅客貨物を運送するのも自己の利益を目的とするに非ず、國家國民の便益を目的としてゐる。故に鐵道建設の爲には土地收用法が適用せられるとか、免許制度によつて並行線を許さぬとか、或は營業法其他の規則により利用者に種々の義務を負はせる等運營の萬全を期せしめてゐる。反面營業法等により事業者に種々の義務を課せしめ従業員にも特殊の義務を負はしむるも皆此の公共的性質に基く爲である。

かく重大な業務に服する従事員にはそれ相當の覺悟が必要である。自己の一舉一動は直に社會公衆の生命財産に影響を及ぼし國家の興隆に至大の關係を及ぼす事を自覺し、緊張の精神と不斷の努力を以てその職務を遂行せねばならぬ。所謂鐵道精神を振起して其の職にあたるべきである。至誠奉公の精神といひ和敬愛よく連絡協調を保つべく強調せらるゝ大家族主義の精神といひ何れも従事員の職務遂行に欠くべからざる心構と言はねばならぬ、國有鐵道職員服務規程はこの主旨を規定しこれに従ふべき事を命令してゐるのである。従事員は此の規程を熟讀し局是三綱を體し實踐窮行せねばならぬ。殊に従事員に對しては物質上精神上の待遇等寧ろ至れり盡せるものあるに於ては尙更の事である。假りに機關士が制動の時機を失し、又は信號掛が信號を誤り、若くは轉轍手が定位とすべき轉轍器を反位に轉換するが如き、従事員に些細なる過失懈怠があつた場合は、直に脱線、衝突、顛覆等の運轉上の事故が発生して旅客公衆の生命財産は忽ち毀損されるのである。斯く従事員の一舉手一投足が如何に重大なる結果を惹起すべきものなるかは自ら明瞭である。従事員は常に厘毫の過怠錯誤なきを期し、運轉營

業其の他の事故を絶対に防止するの責任と覚悟が必要である。而して一旦事故を惹起せしむるが如きことあれば直に其の状況を赤裸々に上司に報告し、過を改むるに憚ることなく、將來再び過失を繰返さぬ意氣と決心がなければならぬ。斯の如くにして始めて完全に鐵道従事員たるの資格を具備したるものと謂ふことが出来る。

第二章 通信

第一節 序論

電氣通信とは電氣作用に依り距離を隔て、文書又は言語にて意思を通ずる手段を謂ふ。

鐵道の通信は鐵道業務には缺く事の出来ない重要な機關にして明治五年新橋横濱間鐵道開通常時既に二條の電信線敷設せられ其の後鐵道業務本體の發展に連れてずつと附いて來たのが今日の狀態である。其の運用の良否は直接諸般の業務遂行上多大の影響を及ぼすこと言を俟たない。

而して通信機關の機能即ち價値として左の四條件を具ふる事を要する。

- 1、速度
- 2、確實の度合
- 3、信用の價値
- 4、運用

即ち速度とは通信を傳達せらるゝ時間を謂ひ、確實の度合とは發信が地方に到着する安否を謂ひ、信用の價値とは其の送信に對し又受信者が其の受信に對する信用程度を謂ひ、運用とは機能を發揮せしむる行爲即ち職員の手腕を謂ふ、此の四要素の最善を盡したときに初めて通信機關は全能率を發揮するのである。

第二節 電信

國有鐵道は専用の電信、電話を私設し、公務に關し電報を發信することが出来るもので、これが必要とする理由は鐵道業務は安全、迅速且確實に貨客を輸送するものであり、之を遂行する爲には一般計畫を定め豫め従事員に指示するものであるが、監督者對現場員、現場員對監督者、現場員相互間に豫定の改廢、臨機の指揮命令、諸種の結果報告其他作業連絡上必要なる交渉及通信等迅速に之を傳達するを要し、且列車よりも優越するを要するのである。夫れ故鐵道業務の補助機關として最も重要なものであるから之が取扱は迅速と正確を旨とし其の受付から受信者に交付する迄如何なる場合と雖も、苟も粗漏緩慢の取扱を爲すことは出来ない。尙指定された驛に於ては一般旅客公衆の便宜を圖り公衆電報の取扱も爲して居る。

一、電報の種類

電報の種類は左の如くに區別されて居る。

(鐵道電報)

(公衆電報)

- | | |
|-------|------|
| 1、非常報 | 1、官報 |
| 2、時限報 | 2、局報 |
| 3、至急報 | 3、私報 |
- 庶務

4、通常報
二、指定事項

取扱上の指示事項として、各指定事項を略號を以て記載することになつて居り其の種類は左の通りである。

(鐵道電報)

非常	イナ
時限	トナ
至急	ウナ
親展	ニカ
軍秘	クヒ
照校	ムニ
數字照校	スム
括弧内照校	カム
返信待	ヘマ
配達時分報知	ツマ

(公衆電報)

至急	ウナ	翌朝配達	ヨナ
返信料前納	ナツ	留置	ムナ
照校	ムニ	別使配達	マツ
電報受信報知	ツニ	別使配達料受信人拂	マナ
郵便受信報知	ツツ	船配達	ハホ
追尾	チラ	船配達料受信人拂	ハナ
再送	ナチ	電話託送	ムチ
同文	ムヨ	局待	ヤマ
時間外	ララ	親展	ニカ
夜間配達	タラ	配達日時指定	ヨイ

三、電報の傳送順位

電報の傳送は左の順位である。但し同種類の電報は受付又は受信の順位に依り傳送するのである。

(鐵道電報)

非常報	至急官報	至急局報
至急報	至急私報	官報
通常報	局報	私報

(公衆電報)

四、電報受付上調査すべき事項

電報受付上調査すべき主なる事項は左の通りである。

鐵道電報

- 1、記載方成規に違ふことなきや
- 2、書體不明瞭にして誤讀の虞なきや
- 3、指定事項あるや及指定を要するものにして之を缺くことなきや
- 4、發信者の捺印又は手署ありや
- 5、其他規定に適合せざることなきや

公衆電報

- 1、電報記載方の良否
- 2、書體の明不明
- 3、種類の適否
- 4、指定の正否及要否

- 5、配達方指定の要否
- 6、本文に記載すべきものを名宛中に記載せざるや及料金減脱の疑の有無
- 7、名宛の記載方良否
- 8、發信者居所氏名記載の有無
- 9、貼付郵便切手の效力の有無及料金額に相當するや

二、公衆電報料金及特殊取扱料

イ、内國並日滿日華電報料金は次の通りである

電内報國	同一市町村發着のもの(市内電報)	十五字以内	五字以内ヲ
	内地	官報共 拾五錢	増ス毎ニ 參錢
小笠原島、臺灣、樺太、朝鮮及南洋群島宛のもの	同	參拾錢	五錢
	官報 參拾錢	私報 四拾錢	五錢

○二名宛以上の場合、連記したる第二以下の受信人名又は居所に對し一名毎に五錢の料金(名宛料)を課す

關東州又は滿洲國宛

日滿和文電報 名宛は字數に拘らず二語とす

指定本文を通算し五字又は其の端數毎に一語とす 一通の電報料五語に滿たざる場合と雖も五語分の料金を課す

一語に付(官報) 六錢
(私報) 八錢

日華和文電報

北支那に着するもの	一語に付(官報) 貳拾錢
中支那に着するもの (上海を除く)	一語に付(官報) 貳拾五錢 (私報) 參拾錢
上海及蒙疆に着するもの	一語に付(官報) 貳拾五錢 (私報) 貳拾錢
南支那(廈門(アモイ)廣東(カントン)に着するもの 鼓浪嶼(コロンス)	一語に付(官報) 拾五錢 (私報) 貳拾錢

○語數の計算方並に最低料金は日滿電報に準ず

ロ、特殊取扱料の主なるものは次の通りである

- 1、至 急 官私報共電報料に同じ(北支宛のものは當分の内電報料の二倍とす)
- 2、返信料前納 電報種別に依り十五字に相當する電報料に同じ若し十五字を超えて前納するときは略符號の次に金額を附記す
- 3、照 校 電報料の二分の一但し北支宛のものは當分の内電報料の四分の一とす(錢位未滿の端數は切捨てる)
- 4、同 文 原信を除き一通毎に拾五錢、日滿電報は貳拾六錢とす
- 5、時間外 一通毎に參拾錢
- 6、別使配達 八杆以内參拾錢、以上四杆迄毎に貳拾五錢を増す、若し十二杆以上の料金を納めるときは略符號の次に配達料金を附記す、配達料が納付額を超過するときは配達の際受信人から其の超過額を徴収する

六、管内電報取扱

泉崎、矢吹、須賀川、安積永盛、郡山、本宮、二本松、松川、福島、伊達、桑折、越河、小野新町、三春、岩代熱海、中山宿、上戸、翁島、大寺、會津若松、喜多方、西若松、會津柳津、會津田島

第三節 電話

鐵道業務の遂行上各所の緊密なる連絡打合を要することは今更喋々するまでもなく、之等各系統の迅速なる連絡、打合の機關として多額の費用を投じ鐵道電話が設備されて居るのであるが、如何に電話設備が完備しても利用者が適切なる使用をしなかつたならば徒らに電話の輻輳を來すのみであつて電話の眞價は發揮せられないのである。

一、通話の種類

通話の種類は左の四種になつて居る。

- 1、非常通話
非常事故又は最大緊急事項に關する通話
- 2、定時通話
一定の急速用件に關し毎日一定の個所、時刻並に時間を定めて爲す通話

3、時刻指定通話

緊急用件其の他の爲通話開始時刻の指定を必要とする通話

4、通常通話

前各號以外の通話

二、使用上の制限

使用上制限されて居る主なるものを擧ぐれば左の通である。

- 1、公務以外の通話嚴禁
- 2、通話は簡單を旨とし成るべく三分間以内に終了すること
- 3、時刻指定通話は本省對各鐵道局及鐵道局相互間の通話に限ること
- 4、非常通話の告知があつたときは他の通話は直に中止すること
- 5、交換所を介する通話は非常通話を除き四交換所を超ゆることが出来ない（自己の加入して居る交換を含む）
- 6、通話輻輳區間への通話は記録の取扱をする

旅 客

第一章 總 說

第一節 鐵道旅客運送の重要性

旅客事務を完全に遂行せんが爲には鐵道旅客運送とは如何なるものであるかを理解し、其れが如何に重要な役割を演じつゝあるか知り置く必要がある。

鐵道の我國民經濟上如何に重要なりやは今改めて述ぶる迄も無いが、然らば鐵道運送、殊に鐵道旅客運送は如何なる性質のものなりや、他の交通機關に比し如何なる點が異なるかと云ふに

第一、多分に公共性を有する

點である。鐵道も營利的企業ではあるが、其の國民經濟上・軍事上等に及ぼす影響は非常に大なるものがある爲、他の一般營利事業と同一視することは出来ない。我國の鐵道國有國營主義を採るのも之が爲である。

第二、一般多數の旅客公衆を其の對象とする

鐵道は多數旅客を集團的に運送するものである。依つて常に一般多數の旅客に着眼し、何人に對しても公平に取扱ひ、此の趣旨に反する者は排除し以て旅客を安全に、迅速に、正確に而かも快適に運送せねばならぬのである。

之等第一及第二の性質上より即ち公共事業たるの本質に鑑み國家は之が施設、運輸業務等に就ては其の限度を示せる一定の基準を規定してある。一例を示せば左の如きものである。

- 1 一定の場合の外鐵道は運送を拒絶することが出来ない、即ち左の場合の外鐵道は運送を拒絶することが出来ないのである
 - イ 旅客が法令其他鐵道運送に關する規定を遵守せぬとき
 - ロ 旅客が乗車船に就て特別の責務の條件を請求するとき
 - ハ 公の秩序又は善良の風俗に反するものなるとき
 - ニ 天災事變其他已むを得ない事由に起因せる運送上の支障あるとき
 - 2 何人にも公平に不安なく利用せしむること
 - イ 傳染病患者は主務大臣の定むる規程に依るに非ざれば乗車船せしむることを得ず、又附添人無き重病者は運送を拒絶することが出来る
 - ロ 不正乗車其他に對しては制裁規定がある。又或る一定の場合に於ては旅客を車外又は鐵道地外に退去せしむることを得る
- 3 運賃其他の運送條件の設定若くは變更に關しては之を一般に公示せねばならぬ
- 4 鐵道職員に對する規定がある
 - イ 旅客公衆に對する職務を行ふ鐵道職員は一定の制服を着用せねばならぬ
 - ロ 鐵道係員職務取扱上の失行、義務違背若くは職務怠慢等に對しては制裁規定がある

尙旅客運送は貨物運送に比すればその安全・迅速・正確・快適を要求すること遙かに熾烈であり、又旅客は任意に自ら其の方向・方法等を決定して旅行するもの故此の點をも充分理解しおく必要がある。

以上は旅客事務の性質を簡単に検討してみたのであるが、従事員は尙よくその内容を理解し旅客事務の重要性を認識せねばならぬ。

第二節 旅客事務従事員

旅客運送に限らず交通事業の重要であるのは國民經濟に至大の關係を有するからである。依つて之に携はる者は深く想を致しよくその職責の大なるを自覺せねばならぬ。従事員は只錯誤無く業務を遂行するのみにては充分ならず、進んで國家的交通事業の一端を擔當し、各自の業務の成果は國家に寄與するもの大なることを知らねばならぬ。

鐵道係員は國有鐵道職員服務規程の定むる所に従ひ品位を保ち、人格を修養し、智識技能を練磨し、一意奉公の誠を致さねばならぬが、殊に旅客事務に従事する者は直接旅客・公衆に接し、鐵道業務の第一線に立つて活動するものであるから、その心構、執務振り、態度等は鐵道を代表し居るものなることを考へねばならぬ。

鐵道運輸規程に依ればその第一條に於て「鐵道係員ハ運輸上ノ安全便益ヲ旨トシ旅客公衆ニ對シ懇切ニ其ノ職務ヲ行フベシ」と規定されて居るが、職務の性質上當然のことであり係員の第一に心すべきことである。更に繰返して注意すべき點を擧ぐれば

- 1 旅客従事員の鐵道に於ける地位を認識すること
- イ 旅客に對し懇切なること
- ロ 態度・言語・服裝・姿勢等に就ては輕卒を戒め鐵道職員として恥しからぬ心構を持つること
- ハ 明朗にして感情的ならざること
- ニ 平素關係規程を研究し、常識の涵養に努むること
- 2 業務の重要性を認識すること

第一 出札事務に就て

出札掛は乗車券の發賣及關係帳表の整理を主たる任務とする。然して之は獨立した一個の仕事では無くて旅客事務中の一部を爲すものであるから、關係者はよく連絡・協調して仕事に當らねばならぬ。出札掛として注意すべきことは

- イ 運賃算出表は常に完全なるものとしておくこと
- ロ 運賃早見表には杆程・運賃・通行税、通用期間・經由等判然と整理し必要事項の記入は省略せざること
- ハ 旅客の流動狀態に留意し乗車券手許貯藏高に不足を來さざる様注意すること

- ニ 關係規程の改正はその都度訂正しておくこと
- ホ 關係規程達示類にして必要あるものは抜萃しておくこと
- ヘ 連帶關係、接續列車其の他必要の諸表を整備しておくこと
- ト 旅客の求むる等級・驛名・枚數等を誤らぬ様注意し、同一若くは類似の驛名或は二途以上の經路あるときは充分之を確むること
- チ 割引證を要するものは其の正否を確むること
- リ 運賃料金の受授を正確にすること
- ヌ 収入金は時々驛長に引續ぎを爲し、保管中の現金は盜難に罹らざる様嚴重に管理すること
- ル 旅客狀況及列車運行狀況に注意し旅客取扱上遺憾無きを期すること
- ヲ 日付印は前日分締切の際必ず更新すること
- ワ 各種印章類は明瞭にしておくこと

鐵道運輸規程に依れば停車場に於ては少く共列車の出發時刻十五分前には乗車券發賣を開始すべきものとし、乗客多數なる驛に於ては少く共一時間前より之を開始すべきものと定められ、又出札は列車出發時刻五分前迄は之を停止することを得ぬこととなつて居るが、之は出札を爲すべき時刻の最少限度を規定したものであるから、此の時刻を基準として其の驛の狀態に應じて適宜取扱ふべきである。但し停止時刻に就ては列車出發五分前に停止しても宜しいと云ふものでは無く、停止し得ざる限度を示したものであるから、實際に於ては列車出發迄停止すべきものでは無い。又同規程には「鐵道は旅客に運賃正算拂を請求することを得」る旨規定されて居るが、出

札掛は常に釣銭を用意し置き旅客に不便を與へぬ様注意せねばならぬ。

第二 改札事務に就て

改札掛は乗車券の改缺・検査・集札・變則乗車の取扱、事故の處理及關係帳表の整理を任務とするのである。改札掛は乗客に注意し老幼、子女等に對しても列車に乘遅らしめざる様相當時間前に改札を開始し、乗車し得べき時間内は改札口は閉鎖すべきで無い。

改札を爲す時は列車の行先、種類等を通告したる後之を開始する。

改札、集札等の際乗車券類の検査を行ふ目的は、不正乗車を取締ると共に不案内の旅客を誘導するに在る、故に之を行ふ際は次の諸點に注意せねばならぬ。

- イ 乗車券類の眞偽を鑑別すること
- ロ 乗車券類の等級・發著驛名・日付・通用期間、途中下車印等を確認すること
- ハ 使用者に制限ある乗車券に在りては正當使用者なることを確認すること
- ニ 乗車列車は券面著驛に到達し又は停車するか、券面等級相當の客車を連結し居るや否やを確むること
- ホ 携帶品の品質、容積が客車内持込に適するや否やを確むること
- ヘ 其他旅行上必要事項は適宜旅客に案内を爲すこと
- ト 其他法令の規定する諸事項（傳染病患者の乗車拒絶等）に注意すること

第三節 法 規

第一 準 據 法 規

旅客運送に關し準據すべき法規は頗る多いのであるが之を大別すれば左の如くである。

- 1 鐵道及旅客の權利、義務に關する事項を規定せるもの

原則として

鐵道營業法（法律）

鐵道運輸規程（省令）

- 2 旅客運送契約の内容、條件等を規定せるもの

原則として

旅客及荷物運送規則（告示）

- 3 部内取扱方を規定せるもの

原則として

旅客及荷物運送取扱細則（達示）

其他

旅客及荷物運送取扱補則（局達）

- 4 特殊の事情ある爲特に別段の定めあるもの
 - イ 鐵道軍事供用令
 - ロ 公務ヲ以テ旅行スル陸海軍軍人軍屬其ノ他ニ對スル運賃割引ノ件
 - ハ 陸軍演習統監部職員運賃後拂乗車船取扱手續
 - ニ 委託販賣乗車券類取扱手續
 - ホ 連帶運輸及國際聯絡運輸ニ關スル件
 - ヘ 傳染病患者鐵道乗車規程
 - ト 運輸帳表取扱手續
- 等が其の主なるものであるが、之等關係法規に就ては常に研究を怠らざる様努むることを要する。

第二 適用順位、解釋

- 1 旅客運送に關する法規類は左の通り適用する。
 - イ 前號の4に依り特別に規定あるものは先ず之を適用し
 - ロ 然らざる事項及一般事項即ち省所管の鐵道、航路及自動車に於ける旅客運送並に之に付帶する業務（入場券發賣等）に就ては旅客及荷物運送規則、同取扱細則並同取扱補則を適用する
- 2 旅客及荷物運送規則、同取扱細則並同取扱補則に規定無き事項、異例の取扱を要する事項、適用規定の競合する場合又は規定の適用に付疑あるときは特別規定ある場合を除き事情を具して其の取扱に付所管運輸事務所

長經由鐵道局長の指揮を受けねばならず、又當該事項にして急速處理を要するもので上長の指揮を受ける邊の無い場合には、其の規定の解釋適用に付一應旅客の利益に解し、又は利益となるべき規定を適用したる後其の詳細を所管運輸事務所長經由鐵道局長に報告せねばならぬ。

尙規程の適用、解釋又は事實の認定に付驛相互間又は驛乗務員間に於てその見解を異にする時は、一應驛相互間に於ては發驛の取扱に依り、驛乗務員間に於ては驛の取扱に依り、事後に於て關係驛又は乗務員より詳細なる事情を具して所管運輸事務所長經由鐵道局長に報告するのである。

第二章 乗車券類

第一節 乗車券の種類

乗車券は旅客運送上最も重要なもので、旅客は原則として乗車券を所持せざれば乗車船することを得ず、且乗車券面に表示された事項の範圍内に於てのみ運送の請求を爲し得るのである。

乗車券は觀察の方法に依り種々に分類されるが普通行はれる方法に依れば左の通りである。

第一 旅客運送條件に依る分類

乗車券面記載區間を乗車する回数、乗車區間、使用者又は旅客が個人なりや集團なりやに依り左の如く分類さ

れる。

1 普通乗車券

普通一般の旅客に對し發賣する乗車券で乗車區間に依り左の通り分たれる。

イ 片道乗車券 券面指定の區間を片道一回乗車する旅客に對し發賣するもので、驛に於て發賣するものと車掌携帯用のものとの二種がある

ロ 往復乗車券 券面指定の區間を一回往復する旅客に對し發賣する、但し往路及復路の經路を異にする場合は發賣をしない

ハ 廻遊乗車券 連続した數區間の旅行を爲す旅客に對し發賣するもので、各區間の乗車券を連続したものである、例へば福島―日光―上野間を乗車する場合は福島―日光及日光―上野の二枚の乗車券を連続するが如きである。

2 定期乗車券

券面記載の區間を常時頻繁に乗車する旅客に對し特に普通運賃よりも低廉なる運賃を以て發賣するものである。

イ 普通定期乗車券 一般旅客の常時乗用のもの

ロ 學生定期乗車券 學校の學生及生徒の通學用のもの

ハ 職工定期乗車券 鐵道省の指定した工場に勤務する職工、徒弟及人夫の通勤用のもの

3 回数乗車券

一定區間を屢々乗車する旅客に對し發賣するもので、十六券片を綴つた冊子式とし、普通運賃と定期乗車券運賃との中間に位する運賃にて發賣する。

イ 普通記名回数乗車券 一般旅客に對し發賣するもの

ロ 特殊記名回数乗車券 二十軒以上の區間に對する定期乗車券使用者の家族、又は都市内所在驛に到る農夫、漁夫にして一定距離の區間を乗車するものに對し發賣するもの

ハ 無記名回数乗車券 東京及大阪附近電車特定旅客運賃區間相互發着の旅客に對し發賣するもの

4 團體乗車券

團體旅客に對し發賣するもの、但し五人以上一團となつて旅行する普通旅客に對しても個人乗車券代用として之を發賣することが出来る。

5 貸切乗車券

車船室等の貸切旅客に對し發賣するものであるが、便宜團體乗車券を訂正使用する。

第二 乗車券の様式に依る分類

乗車券をその様式に依り分類すれば左の通りである。

1 常備乗車券

發着區間、運賃・通用期間等必要事項を豫め印刷し置き、發賣の際は單に日付印のみを押捺して發賣するもので、多客區間に對し設備する。

2 補充乗車券

發賣の際發著區間・運賃・通用期間等必要事項を記入して發賣するもので、常備乗車券又は指定乗車券の無い場合に使用する。

3 指定乗車券

特定驛間の運賃・通用期間其他必要事項を印刷し置き、發賣の際相當個所より切斷して發賣するもの。
4 指定補充乗車券
一券片を補充式とし他の券片を指定式とせるもので、廻遊旅客に對し發賣する。

第三 連帶の有無其他に依る分類

尙乗車券は前述の外更に連帶の有無、發賣者、割引關係等にて左の如く稱することもある。
1 連帶乗車券

連帶運輸とは二以上の運輸機關に跨り乗車船する場合、發驛に於てその第二線以下の分迄通し運輸の契約を爲すことで、此の通し乗車券を連帶乗車券と云ふのである。即ち省線の特定期間と他の地方鐵道、軌道、航路、自動車、航空機等の特定驛に跨り發賣される乗車券である。

2 委託販賣乗車券

日本旅行協會其他に對し委託して販賣せしめる乗車券である。
3 臨時割引乗車券

季節割引乗車券其他で其の都度達示を以て臨時に割引發賣するものである。列車指定割引乗車券、北海道巡り乗車券等がある。

第四 其他の乗車券類

前號乗車券の外乗車券類には左の如きものがある。

1 急行券

急行列車に乗車する旅客に對し發賣するもので、普通急行券と特別急行券との二種がある

2 寢臺券

寢臺使用者に對し發賣するもので、列車寢臺券と汽船寢臺券の二種がある

3 入浴券

下關・釜山間航路旅客で浴室使用者に對し發賣するもの

4 入場券

送迎等の爲乗降場に入場せんとする者に對し發賣するもので、普通入場券と定期入場券の二種がある

5 旅行券

豫め一定金額を支拂つた者に交付し、乗車券・急行券・寢臺券等と引換の用に供するもので、主として贈答用として用ひられる

6 乗車券引換證

乗車券・急行券・寝臺券等と引換の用に供するもので、引換乗車券類相當の運賃料金を支拂つた者に對し發賣するもの

7 概算切符

乗務員に於て發行するもので、無札、變則乗車等の際乗車券代用として發行し又は證明用として發行する追徴切符

8 追徴切符
驛に於て變則乗車の取扱を爲し又は概算額精算を爲し前途乗車用として、若くは證明用として發行する。特殊乗車券の設備無きときその代用として發行する場合もある

第二節 乗車券表示事項

乗車券には左の事項を表示するのである。

1 等級

乗車券等級は三等、二等及一等の三等級であるが、その相當等級を表示する。但し異級連絡乗車券に在りては、乗車券はその最上級のものを使用し「何々間何等」の例に依り下級區間及等級を表示するのである。

2 運賃

原則として旅客より收受する運賃を表示する。但し割引、小兒運賃を以て普通常備大人小兒用乗車券を發賣するとき等は、便宜旅客より收受する運賃額に拘らず券面の運賃額はその儘訂正はせぬのである。

3 發著區間

乗車券を有効に使用し得る區間で、乗車券の表示事項中最も重要なものである。其の表示方法は乗車券の種類に依り異なるが、驛名は漢字を以て表示し且つ同一又は類似の驛名あるときはその所屬線名の略字を附記することになつて居る。例へば東北線福島は「(北)福島」の如きである。

4 通用期間

乗車券を有効に使用し得る期限即ち旅客が乗車券面記載の區間の運送を請求し得る期間である。

5 經路

特に必要ある場合に限るのである。即ち發著區間に經路二途以上あるときは何れの經路に依るのかを何人にも容易に識別し得る様表示するのである。例へば環狀線内相互發著の場合、順路以外乗車の場合等は當該區間に對する經由驛名若は經由線名を表示するのである。

6 發行年月日

發賣當日の日附を表示する。發賣日附は原則として乗車券通用期間の起算點となり又運賃收入月日を定める等重要なものである。此の様に日附は發賣當日の日附を原則とするが、夜半十二時直後に出發する列車又は汽船に乘車船する旅客に對し、その直前に發賣する時は當該列車汽船の出發當日の日附を表示し、又臨時に旅客が輻輳する爲特殊乗車券を發賣する時は必要に應じその發賣日附を省略することが出来る。

7 發行驛

乗車券發行驛を表示するのである。

8 其の他の必要事項

尙右の外旅客運送上必要な事項を加へ又はその一部を省略することが出来る。例へば季節割引乗車券の往路途中下車を禁止したときは「往路途中下車割引不認」と表示するが如きである。

9 取扱上の必要より表示する事項

- イ 前各號の外取扱の便宜上乗車券には着色、字模様、影文字、番號、符號等を印刷する。
- ロ 乗車券類に押捺する各種印章

割引運賃を以て發賣した乗車券、乗車券引換證に依り引換を爲した乗車券類、再交付及廢札とした乗車券又は乗車券類の記載事項を訂正した様な場合には、各係員が一見して之を判別し得る様一定の印を其の乗車券類の表面に押捺することになつて居る。斯くして、取扱者の手數緩和と乗車券類の種類の單純化を圖つて居るのである、但し特に設備した割引乗車券に對しては之を省略することを得る。

補充乗車券等に要項を記入するときは、證券用黑色インキ（炭酸紙式のものを除く）を以て記入し、又券面に押捺する印章（認印を除く）は黑色又は紫色を以て表示するのである。

第三節 通用期間

通用期間は乗車券を有効に使用し得る期限である。旅客は通用期間内に限り乗車券面記載區間の運送の請求を爲すことを得、之が經過のものは原則として無効である。通用期間は旅行の目的に依り決定せねばならぬが原則

として普通乗車券は乗車料程に依り（特殊割引乗車券は別に定むることあり）定期、回数乗車券等は乗車距離に關係せず全く異なる觀點より定められて居る。

各種乗車券の通用期間は特別に定めのあるものを除いて左の通りである。

1 普通乗車券

- イ 片道乗車券 二百料迄 二日

二百一料以上は二百料迄を増す毎に一日を加へる

- ロ 往復乗車券 片道乗車券通用期間の二倍

- ハ 廻遊乗車券 各券片毎に片道乗車券の例に依り計算した通用期間の合算日數

2 定期乗車券

- イ 普通定期乗車券 一箇月、三箇月又は六箇月

- ロ 學生定期乗車券 一箇月、三箇月、六箇月又は十二箇月

- ハ 職工定期乗車券 一箇月又は三箇月

3 回数乗車券

- イ 團體乗車券、貸切乗車券 團體の行程に依り其の都度之を定める。但し三十日を超ゆる場合は第1號の制限内とする

5 普通急行券

- ロ 特別急行券、寢臺券 券面指定の月日、列車、寢臺に限る

7 乗車券引換證

一箇月

8 旅行券

一箇年

9 普通入場券

發賣當日限り

10 定期入場券

一箇月

通用期間は使用開始日を指定したものを除くの外は乗車券の發賣當日より起算する。
 通用期間を定むるのに月を以てしたときは、有効日より起算して最後の月の起算日の前日に應當する日を以て満期とする。但し最後の月に應當日なきときはその月の末日を以て満期とする。
 乗車券の通用期間内に旅行を開始したときは、その乗車船中に期間が經過してもその繼續乗車船は有効として取扱ふ。但し此の場合は變則乗車の取扱は認めない。

第四節 途中下車

途中下車とは旅客が旅行開始後旅行終了迄の間に於て旅客の意思に依り乗車券面記載の區間中任意の驛に於て一時出場し再び列車、汽船又は自動車に乗繼ぐことを謂ふのである。従つて驛の設備又は乗繼の關係等にて旅客を一時出場せしめる如き場合は途中下車とは稱さぬのである。
 途中下車は左の場合を除き任意に之を爲し得る。

1 季節割引乗車券——特に途中下車を禁止した場合……途中下車を爲せば割引無効

2 電車特定運賃乗車券——途中下車禁止……下車前途無効

3 回数乗車券——途中下車禁止……下車前途無効

4 急行券——途中下車禁止……下車前途無効

5 團體、貸切乗車券——豫め承認を受けた驛以外下車禁止……下車當該區間前途無効

6 自動車區間に於ては定期乗車券以外の一般旅客は驛員の配置ある驛及特に指定したる驛の外途中下車禁止

7 無貨送還中は途中下車禁止

旅客が途中下車を爲したときは定期、團體、貸切乗車券を除き乗車券面に自驛名を表示した途中下車印を押捺する。

第五節 乗車券類表示事項の訂正

乗車券類に表示した事項は塗抹改變に依り不正乗車の手段に供せられる慮があるので、之を防止する爲左の場合に限り訂正することを得るが其の他は無効として取扱ふのである。

- 1 様式改正後舊様式のものを使用するとき
- 2 他驛より融通を受けた乗車券類を發賣の際發驛名又は發行驛名を訂正するとき
- 3 他驛乗車の急行券又は寢臺券を發行し又は他驛發の乗車券を發行の際乗車驛名又は發驛名を訂正するとき
- 4 概算切符又は追徴切符に記載した金額を除き各片を炭酸紙を以て同時に一筆にて訂正し得るとき

- 5 前各號の外臨時に訂正使用方通達ありたるとき
前各號に依り乗車券面の訂正を爲したるときはその箇所に所定の驛名小印を押捺するのである。

第六節 乗車券の廢札

乗車券は旅客運送上極めて重要なものであるから、左の各號に該當する場合は之を旅客に交付せず廢札と爲して表面に無効印を押捺し審査課に提出するのである、又廢札乗車券と雖も嚴重に保管し置かねばならぬことは勿論である。

- 1 日付其の他の券面記載事項の誤刷、誤記又は不鮮明なるとき
- 2 發行の際切斷を要する乗車券の切斷箇所を誤りたるとき
- 3 發行の際驛名其の他に入缺を要する乗車券に對し入缺箇所を誤りたるとき
- 4 毀損又は汚損したるとき
- 5 番號重複せるとき
- 6 誤つて發行し發行當中に他の乗車券と引換を爲したるとき
- 7 様式改正又は設備改廢等に因り不要となりたるとき
- 8 他驛より配給を受けたる乗車券類が不要となりたるとき

第七節 乗車券の検査及回收

乗車券の検査に就ては改札掛の事務の項に於て述べた通り不正旅客を取締ると共に旅客の案内誘導を爲すのが主なる目的である。

乗車券の検査は旅行開始の際、途中下車の際及旅行終了の際は改札掛之を爲し、車船内に於て行ふ時は車掌之を爲すのである。

乗車券の検査を爲した時は原則として左記に依るのである。

- 1 旅行開始の際は乗車券に入缺する
- 2 途中下車のときは所定の下車印を押捺する
- 3 車船内に於て爲したるときは券面の文字を損せざる様檢札缺にて入缺する
- 4 旅行終了のとき、不要となりたるとき及無効のものを發見したるときは之を回收する
乗車券の入缺位置は左の通りである。

- イ 一般乗車券、急行券、普通入場券……………右方下部
- ロ 指定乗車券、指定急行券……………右方上部
- ハ 回数乗車券……………自驛名の下部

次の乗車券は入缺せず検査する丈けに止める。

イ 定期乗車券

- ロ 團體乗車券（個人券代用のときは入鉄する）、貸切乗車券
- ハ 追徴切符（乗車券代用のときは下部中央に入鉄する）
- ニ 概算切符（第一種一般用）
- ホ 併用乗車券の第二區間に對するもの（第一區間のものを共に其の儘旅客に所持せしめる）
- ヘ 定期入場券

寢臺券はそのまま旅客に所持せしめ置き乗車船後に於て係員に之を呈示し確認を受ける。
誤つて入鉄したるときは該券裏面に「誤入鉄」と記載し驛名小印を押捺して其の證明を爲す。
入鉄を要する乗車券に入鉄を受けずして乗車船したるときは、該旅客を無札旅客とし相當旅客運賃並割増金を收受する。但し始發驛係員の過失に因る無入鉄と認められるときは便宜の驛に於て入鉄し有効として取扱ふ。

第八節 乗車券の無効

乗車券は所定の様式のものをして一定の期間又は區間に於て定められた方法に依つてのみ使用することを得るのである。従つて之に反するときは之を其の儘使用せしむることをせず、殊に不正乗車船の手段に供せられるべき場合は強く之を排除して他の正當旅客を保護せねばならない。依つて規則中には乗車券を無効と爲すべき場合

の取扱方を規定してある。即ち左の場合は原則として旅客所持の乗車券を無効として回収し其の旅客は無札の取扱ひを爲すのである。

第一 定期乗車券以外の乗車券の無効

- 1 通用開始の月日、發着區間及途中下車印の不明となつたとき（回数乗車券、輸送列車を指定した團體乗車券及貸切乗車券を除く）
- 2 大人が小兒用乗車券を使用したとき（小兒用回数乗車券二片を以て大人乗車する場合を除く）
- 3 券面の記載事項を塗抹改變したとき
- 4 使用を開始した無記名乗車券を他人が使用したとき
- 5 記名乗車券其の他特定人に對し割引旅客運賃を以て發賣した乗車券を他人が使用したとき又は特別の制限ある乗車券を其の制限を超え購求し又は使用したとき
- 6 乗車列車、汽船又は自動車に指定した乗車券を以て指定以外の列車、汽船又は自動車に乘車船したとき
- 7 不正乗車船の手段に供したとき
- 8 旅客が危険品其の他車船室内に持込み得ざる物品を持込み、又は自己の手廻品を他人のものゝ如く裝つて無貨運送を爲さんとして途中驛に下車せしめられたとき、若くは車船内の秩序を紊る等の如き所爲を爲したるとき

第二 定期乗車券の無効

- 1 身分、氏名、年齢又は通學、通勤の事實若くは區間を偽り購求したるとき
- 2 券面記載事項を塗抹改變したるとき
- 3 他人名義の定期乗車券を使用したるとき
- 4 區間の連続せざる定期乗車券を以て券面區間外の無札乗車を爲したるとき
- 5 區間の連続せざる定期乗車券と回数乗車券とを以て券面區間外の無札乗車を爲したるとき
- 6 學生定期乗車券又は職工定期乗車券使用の旅客が該券の使用資格を喪失したる後に之を使用したるとき
- 7 學生定期乗車券又は職工定期乗車券購求後通學通勤區間に變更を生じた場合殘餘の期間に對し區間變更の取扱を受けずして之を使用したるとき
- 8 通用期間開始前の定期乗車券を使用したとき
- 9 通用期間満了後の定期乗車券を使用したとき
- 10 再交付に依り無効となつた定期乗車券を使用したとき
- 11 不正乗車船の手段に供したとき
- 12 定期乗車券以外の乗車券の項第8號の場合

第九節 無札の取扱を爲すべき場合

旅客が乗車船するときは乗車券を所持せざるべからざるものであつて、乗車券は運送契約の唯一の證であり又

従事員にとつても多數の旅客を扱ふ上に於て形式一定せる正當の乗車券に依り旅客を支障なく公平に扱ふことを得るのである。

若し旅客が乗車券を所持せざるか又は正當ならざる乗車券を所持し居るが如き場合は、取扱の萬全を期することとは出来ない。殊に其れが不正行爲を爲さんが爲の手段たる場合に於ては、之に對し相當の制裁を加へ此の種不正旅客の根絶を期せねばならぬのである。

茲に謂ふ無札とは運賃、料金を免れんとする意思を以て乗車券を所持せず又は乗車券を所持するも無効の乗車券を以て不正に乗車船を爲すことを謂ふのである。

左の場合に於ては之を無札旅客として其の乗車船區間に相當する普通旅客運賃又は特定旅客運賃及之と同額の割増金を收受するのである。但し無札旅客であつても運賃、料金を免れんとする意志なきことが明らかなるものに對しては割増金を收受しない。

- 1 係員の承諾を得ず乗車券を所持せずして乗車船を爲したるとき
- 2 別に定ある場合（定期乗車券、團體乗車券、併用乗車券の第二區間に對するもの等）を除き乗車券に入缺を受けずして乗車船を爲したるとき
- 3 係員の承諾を得ず乗車券面記載の等級より上級の車船室に乗車船を爲したるとき
- 4 係員の承諾を得ず乗車券面記載の區間外の乗車船を爲したるとき
- 5 通用期間満了其の他の事由に因る無効乗車券を以て乗車船を爲したるとき
- 6 乗車券検査の際其の呈示を拒み又は其の取集の際之が引渡を爲さざるとき

7

團體旅客にして乗車券面記載の人員を超過して乗車船を爲し又は小兒人員中に大人混乗せるとき
右の規定は第2號を除き急行券、寢臺券に之を準用するのである。

第十節 乗車券の特別扱

第一 遊覽地又は市内經由特別扱

遊覽地又は市内を經由する旅客の利便を圖り、特定の區域を旅行する旅客に對しては一定の區間を乗車せざる時は、他の一定の區間を別に運賃を收受せずして乗車せしめることを得るのである。

左表に於て乗車券面乗車區間中の各驛以遠相互間發着の旅客が、不乗車區間を乗車せざるときは別に運賃を支拂はずして乗車可能區間の乗車を爲し得るのである。

但し定期乗車券、回数乗車券使用の旅客を除く。

券面	乘車區間	不乗車區間	乗車可能區間
1 函館本線	南小樽	小樽、南小樽間	手宮、南小樽間
2 東北本線	東仙臺	品井沼	岩切、鹽釜間
3 上越線	小千谷	岩切、松島間	岩切、鹽釜間
	魚沼線	各驛(來迎寺經由)	小千谷、來迎寺間
			西小千谷、片貝間

4	5	6	7	8	9	10	11
東海道本線	横須賀線	關西本線	關西本線	片町線	鹿兒島本線	日豐本線	肥薩線
戸塚	逗子	平野	平野	鳴野	小倉	加治木	大隅横川
同線	東海道本線	東海道本線	片町線	東海道本線	同線	同線	日豐本線
辻堂	戸塚	塚本又は吹田	鳴野	塚本又は吹田	折尾	北永野田	加治木
大船、藤澤間	鎌倉、大船間	城東線	天王寺、京橋間	京橋、大阪間	戸畑、折尾間	隼人、霧島神宮間	牧園、隼人間
大船、鎌倉間	藤澤、大船間	天王寺、湊町間	天王寺、湊町間 及片町、京橋間	京橋、片町間	若松、折尾間	隼人、牧園間	霧島神宮、隼人間

第二 乗車區間の選擇乗車

左表の區間以遠發着の普通乗車券所持者は、選擇に依り下記區間中孰れか一方の乗車を爲し得る。之は前號と同様に特殊の事情ある地域を旅行する旅客に對し種々の利便を與へんが爲である。

11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	券面發售區間	選擇乘車區間
成田線	諏訪本線	山陰本線	山陰本線	山陰本線	和歌山線	關西本線	東海道本線	北陸本線	東北本線	函館本線	小樽築港	同線
成田	長地學校前	正明市	石見益田	石見益田	紀伊中ノ島	柘植	戸塚	越中中川	尻内	同線	小樽宮内	南小樽、手宮間
東北本線	同線	山陽本線	山陽本線	山陽本線	和歌山線	東海道本線	同須賀線	新湊線	八戸線	同線	陸奥湊	八戸、陸奥湊間
日暮里	同線	幡生	幡生	厚狹	和歌山市	大阪	藤倉	伏木	陸奥湊	同線	陸奥湊	八戸、湊間
柏及三河島經由	鹽尻線經由	山陰本線經由	山陰本線經由	山陰本線經由	和歌山、和歌山市	本津線及東海道	大船、藤澤間	能町、伏木間	八戸、陸奥湊間	同線	陸奥湊	八戸、湊間
酒々井、四街道	諏訪本線經由	美禰線及山陽本線經由	山口線及山陽本線經由	山口線經由	和歌山、東和歌山	關西本線及城	大船、鎌倉間	能町、新湊間	八戸、湊間	同線	陸奥湊	八戸、湊間

第三 東京市内電車環狀線に於ける特別扱

左の各驛より成る電車環狀線内發着、通過の普通又は回数乗車券所持の旅客は、途中下車を爲さざる限り別に運賃を支拂はずして券面記載の經路又は最短經路以外の何れの經路を乗車するも差支は無い。右は電車運轉が頻繁で旅客は豫め經路を定むることは困難であり、又之を指定するときは旅客、鐵道双方に種々の不便が尠くないから斯く規定されて居るのである。

東京―品川―新宿―板橋―赤羽―上野―東京間、秋葉原―御茶ノ水間、神田―四ツ谷―代々木間、田端―巢鴨―池袋間

又右の區間を通過する普通乗車券所持の旅客は、同環狀線内に於ては乗車券面記載の經路の區間と其の他の區間中選擇に依り孰れか一方の乗車を爲すことを得る。

第三章 旅客運賃

第一節 旅客運賃通則

第一 旅客運賃

旅客運賃は旅客運送に對する對價である、旅客運賃の等級は三等、二等及一等の三等級であるが、一等は特定

區間の特定列車及汽船に限られて居り、又其他に在りても乗車券の種類、旅客の身分等に依り等級に制限があるものがある。

旅客運賃は特別に定めある場合を除き現拂を原則とする。

旅客運賃は運送機關に依り其の形態を異にして居るが現在に於ける制度は概ね左の如くである。

1 鐵道旅客運賃

鐵道普通旅客運賃は遠距離遞減法に累加算法を併用して算出する。之は乗車料程が遠距離となるに従つて運賃を遞減せしむる方法なる故、乗車區間が遠距離となる程之を數區間に打切るよりも全乗車區間を通じて乗車券の購求を爲す方が運賃額は低廉となる。

2 航路旅客運賃

各航路に付旅客運賃を定めてある。

3 自動車旅客運賃

自動車旅客運賃は距離比例法に依つて計算する。即ち乗車料程を各自動車線區間所定の賃率に乗じて算出するのである。

第二 旅客運賃計算方

旅客運賃は左の各號に依り計算する。

1 旅客運賃を計算する場合の鐵道料程は省所屬線路の連續する限り之を通算する。但し假令省所屬線路が連

續するも左記の場合に於ては各下記の驛に於て乗車料程を打切り計算する。

イ 旅客が環狀線を一周乗車するとき……………一周となる驛

ロ 旅客が後に述ぶる經路特定區間に於て特定經由線と運賃徵收經由線とに跨り乗車する場合、その孰れか一方の經由線の全區間(分岐驛間)を乗車するとき……………特定經由線と運賃徵收經由線とを同一線路と看做しその復乘開始驛と看做さるる驛

ハ 旅客が發著區間の全部又は一部を復乘するとき……………復乘開始驛

2 省所屬線路が連續せざるときは夫々各別に運賃を計算する。但し省所屬線路が連續せぬときでも

イ 旅客が省航路、自動車又は省と連帶運輸の取扱を爲す社線を介し前後の鐵道線路を通じて乗車を爲すときは、その前後の線路は連續したるものと看做す

ロ 鐵道線路不通の際に之が連絡の施設を爲したときは開通したるものと看做し運賃は通算する

ハ 列車、汽船又は自動車の運行不能となりたる時、旅客が不通區間を任意に別途旅行し不通區間に對する旅客運賃拂戻の請求を爲さず且手荷物、附隨小荷物は開通後運送することを承諾したるときは、不通區間を通じて運賃の計算をする

3 鐵道と航路又は自動車とに跨り乗車船する場合の運賃は、鐵道運賃に航路又は自動車の運賃を加算した額である。

連帶乗車券に對する運賃は省線運賃と連帶線運賃とを各別に計算し合算したものである。

4 異級連絡乗車券に對する鐵道運賃は、全乗車區間に對する下級運賃に上級乗車區間に對する上級運賃と下

級運賃との差額を加算したる額とする。但し全乗車区間に對する上級運賃が、この方法に依り計算したる運賃よりも低廉なるときは全乗車区間上級の旅客運賃に依る。

- 5 旅客運賃の割引を爲すときは左の各號に依る。
 - イ 運賃の割引を爲すときは普通又は特定旅客運賃より割引額を控除する
 - ロ 往復運賃の割引を爲すときは片道運賃より割引額を控除し、錢未滿を切捨てたるものを二倍する
 - ハ 廻遊運賃の割引を爲すときは一乗車船區間毎に割引を爲し、錢未滿を切捨てたるものを合算する
 - ニ 鐵道、航路、自動車を通じて運賃の割引を爲すときはその合算額より割引額を控除する
 - ホ 異級連絡乗車券運賃の割引を爲すときは上級と下級の割引率が同一の場合は前述第3號及第4號に依り計算した異級連絡乗車券運賃より割引額を控除する
- 6 小兒に對する旅客運賃は割引の有無に拘らず前各號に依り計算した大人運賃の半額である。
- 7 旅客運賃、料金の割引、割増、追徴、拂戻、及小兒の運賃、料金を計算する場合生じた錢未滿の端數は切捨てる。

第三 小兒旅客運賃を收受する場合

小兒とは六年以上十二年未滿のものを謂ふのである。六年未滿のものが乗車船する場合に於ては原則として無賃であるが、左の場合に於ては小兒旅客運賃を收受する。

- 1 乗車券所持者に同伴せられざるとき

- 2 乗車券所持者に同伴せらるゝ場合でも三人を超ゆる者なるとき
- 3 團體乗車船を爲すとき又は團體旅客に同伴せらるゝとき
- 4 特別急行列車に乗車し座席の使用を爲すとき
- 5 寢臺の使用を爲すとき

第四 經路特定區間の範圍

同一發著區間に經路が二途あつて其の兩經路の營業料程に大差無く且つ兩經路の何れにも直通列車が運轉するが如き場合は、當該區間を通過する旅客は其の乗車列車の運轉する經路に依り旅行するのを常態とするものである。故に斯くの如き區間の中に經路特定區間なるものを定め、該區間以遠相互發著の旅客運賃は近距離線經由の料程に依るが實際乗車は何れの經路に依るも差支無きことになつて居る。現在定められて居る特定區間は左の通りである。

番 號	區 間	特定經由線		運賃徴收經由線	
		線 名	料 程	線 名	料 程
1	岩 見 澤 北 (以 北)	函 館 本 線	214.6	室 蘭 本 線	209.3
2	青 森 (北海道方面)	奥 羽 本 線	487.4	東 北 本 線	467.2
3	岩 沼 北 (以 北)	常 磐 線	343.1	東 北 本 線	328.7

12	11	10	9	8	7	6	5	4
下祖母野井又原は	同	同	八 (以代北)	肥前山口 (牛津方面)	麻里布東 (以東)	三原東 (以東)	同	赤羽北 (以北)
芳賀松原以遠	鹿兒島及鹿兒島、古 江間航路經由古江	西鹿兒島	谷山南 (以山南)	諫早 (喜々津方面)	櫛濱西 (以ヶ濱西)	海田市西 (以市西)	日暮里 (上野、北千住方面)	品川西 (以川西)
上赤羽	同	同	鹿兒島本線	及佐大世村保線線	柳井線	吳線	尾久	山手線
10.0	166.2	166.2	166.2	87.5	65.4	87.6	7.6	20.9
上延生經由祖母井	日肥豐薩本線及	鹿肥薩兒線經由島	線肥薩線、日豐本線及鹿兒島本線	長崎本線	山陽本線	山陽本線	王子	及東海北道本線
10.0	152.1	152.1	152.1	60.8	43.7	65.6	7.4	20.0

第二節 普通旅客運賃及特定旅客運賃

第一 鐵道普通旅客運賃

鐵道の大人三等普通旅客運賃の賃率は左の通りである。

秆	程	每一秆の賃率
秆より	程まで	一・五六
一―八〇	秆まで	一・三一
八―一六〇		一・〇六
一六―三二〇		〇・八七
三二―四八〇		〇・七五
四八―六四〇		〇・六九
六四―八〇〇		〇・六三
八〇―以上		

大人三等普通旅客運賃算出方は左の通りである。

- 1 旅客の發着區間程に秆未滿の端數ある場合は之を一秆に切上げる
- 2 旅客の發着區間程を賃率の異なる程毎に區分し之に各所定の賃率を乗じたものを合算する
- 3 此の合算額に錢未滿の端數が生じたときは之を錢位に切上げる
- 4 三秆未滿乗車の場合は三秆分の運賃を收受する

大人の二等普通旅客運賃は同等普通旅客運賃の二倍、大人一等普通旅客運賃は同等普通旅客運賃の三倍

である。

第二 航路普通旅客運賃

省航路の普通旅客運賃は左の如く各航路別に其の額が特定されて居る。但し此の中には食費を含んで居らないのである。

1 稚内、大泊港間	三等	二圓五十錢
	二等	五圓
	一等	八圓五十錢
2 青森、函館間	三等	一圓七十五錢
	二等	三圓五十錢
	一等	六圓二十五錢
3 宇野、高松間	三等	四十錢
	二等	八十錢
4 宮島、嚴島町間	三等	十錢
5 下關、門司間	三等	十錢
6 下關、釜山間	三等	三圓五十五錢
	二等	七圓十錢
	一等	十二圓十五錢

第三 自動車普通旅客運賃

自動車の大人三等普通旅客運賃は別に定めのあるもの（吾妻線）を除き、各路線毎に旅客の發着區間料程を各所定の賃率に乗じたものである。但し同一路線中賃率を異にする區間あるときは賃率の異なる區間毎に各所定の賃率に乘じ、未滿存置の儘合算したるものとする。此の場合未滿の端數を生じたときは之を錢位に切上げ五錢未滿は五錢とする。

第三節 特定旅客運賃

特定旅客運賃とは普通旅客運賃以外の計算法に依つて算出した運賃で、旅客運送規則別表第二號及第二號の二に定められ、之が適用範圍は左記區域に限られて居る。

- 1 東京―櫻木町間、東京―國分寺間、東京―大宮間、品川―田端間、池袋―赤羽間、日暮里―松戸間及御茶ノ水―船橋間の各驛相互間
 - 2 天王寺―大阪―片町間の各驛相互間
- 特定旅客運賃區間と其の他の區間とに跨り旅行を爲す旅客に對しては、次の各號に依り計算した運賃が全乗車區間普通運賃よりも低廉なるときは其の低廉なる運賃に依るのである。
- 1 特定旅客運賃區間と他の區間とに跨り乗車する場合

普通運賃區間に對する普通旅客運賃と特定運賃區間に對する特定旅客運賃との合算額

2 特定旅客運賃區間を経由する場合

其の前後の程を通過した普通旅客運賃と特定運賃區間に對する特定旅客運賃との合算額

第四節 割引旅客運賃

割引旅客運賃とは普通又は特定旅客運賃より何割かを低減した運賃を謂ふのである。割引旅客運賃には旅客運送規則中に定められた常時割引を爲すもの、臨時的のもの、その他特別に規定されたもの、特殊の事情に依る臨時的のもの等があるが、左の旅客運送規則に規定されたもの（季節割引及遊覽地割引を除く）は之を特殊割引と稱するのである。

第一 個人に對する割引

割引を受けるべき範圍	等級	割引率	記事
學校の教員、學生、生徒	學生、生徒三等 其他二、三等	二割	片道五十軒以上に限る
在營中の陸海軍下士官兵	三等	五割	
傷病賜金受給者	三等	五割	
孤兒院等の被救護者	三等	五割	

鐵道指定の地に移住する移住者	等級	割引率
職業紹介所又は縣廳等の紹介に依る就職者	三等	五割

右の割引を受けるものは其の身分を證明すべき證明書、證書等を携帯して係員の請求あるときは何時にても之を呈示し又は正規の服裝を爲して之を證明せねばならぬ。

第二 各種會合參列者に對する割引

會合の種類	等級	參列者の數	割引率	記事
1 靖國神社大祭又は招魂祭	二、三等		五割	往復に限る
2 博覽會、共進會等	二、三等		二割	同
3 公法人、公益法人の總會、大會 の總會、大會、公益法人に準すべきもの	二、三等	百人以上	二割	同
4 青年團員等の大會	二、三等	一千四百人以上	四三二割	同
5 教育其の他に關する大會、講習會	二、三等	五百人以上	五三割	同

割引を爲すべき範圍は1は參拜の遺族、2は出品人及審査員並に出品事務を直接管掌する役員、其の他は參列者とする

第三 旅行獎勵の運賃割引

1 季節割引旅客運賃

國民の健康を増進し、保健療養上効果あり又國民精神昂揚に必要と認めらるゝ如き場合は、往復又は廻遊旅行を爲す旅客に對し季節に依り二、三等旅客運賃の割引を爲す。此の割引は前述の理由に依るものであるから、その目的地はスキー、神社佛閣詣で、史蹟・遺蹟巡り、登山、海水浴、ハイキング等に適する地を選び積極的に旅行を獎勵すると共に國家的見地より國民體位昂上等にも資せんとするものである。

本割引を爲す時は其の割引率、割引期間及割引區間等を指定して局報等にて達示し、又其の都度關係驛の待合室其他に之を掲示して宣傳案内を爲すのである。

2 遊覽券割引運賃

別に指定した遊覽地に對しては省線の乗車券のみならず其の他の船車券、旅館券等を含んだ遊覽券を發賣する。

遊覽券は日本旅行協會に於て發賣し、其の割引率、通用期間等は別に定められて居る。

第五節 定期乗車券運賃

定期乗車券の制度を設けた目的は或は教育獎勵の爲或は社會政策上、國民經濟上の見地より出たものである

が、その主なるものは郊外居住者に便宜を供與する爲である。定期乗車券は運賃頗る低廉にして都市近郊居住者には便利なる故利用者は年々増加して居る。

第一 定期乗車券の種類及取扱方

1 定期乗車券の種類 定期乗車券を分ち左の三種とする。

イ 普通定期乗車券

一般旅客の鐵道（百五十軒以内に限り）、自動車及指定した航路に於ける常時乗用のもの

ロ 學生定期乗車券

學校（青年學校令に依り設立したる私立學校を除く）の學生及生徒（幼稚園の幼兒を含む）の鐵道、自動車及指定した航路に於ける通學用のもの（但し鐵道は百五十軒以内に限り）

ハ 職工定期乗車券

工場法又は鑛業法の適用を受け且鐵道省の指定した工場に勤務する職工、徒弟及人夫の鐵道（百五十軒以内に限り）に於ける通勤用のもの

2 取扱方 普通定期乗車券は鐵道及航路に在りては二、三等、自動車に在りては三等、又學生及職工定期乗車券は三等に限り發賣を爲し、何れも記名本人以外は使用出来ない。

記名人は通用期間中何回でも使用することを得、又券面區間中何れの驛に於ても乗降することを得る。

定期乗車券は通用期間經過其の他の事由に依つて不要又は無効となつたときは、直ちに之を發行驛に返付

しなければならぬ。

第二 定期乗車券運賃

定期乗車券運賃は旅客運賃中最も低廉なもので、旅客運送規則別表第三號定期乗車券運賃表に種類、等級、期間、料程（料未滿切上げせず）別に詳細定められて居る。

小兒が通用期間内に十二年に達する場合の運賃は、月割を以て計算した大人運賃と小兒運賃との合算額とし十二年に達する日の屬する一箇月は小兒運賃として計算する。

學生、職工及小兒用定期乗車券を購求せんとする者は、係員の請求に依り住所、氏名、生年月日及通學、通勤區間、通用期間（學生）及學校所在地等を記載した當該學校長、工場長又は支配人發行の通學又は通勤證明書若しくは戸籍抄本を提出せねばならぬ。

第六節 回数乗車券運賃

回数乗車券は定期乗車券と略々同様の趣旨を以て制定せられたのである。即ち多くの旅客中には必ずしも日々往復するを要せずとも尙比較的頻繁に乗車する者もあるので、斯くの如き旅客は定期乗車券にては却つて不經濟であり又普通乗車券にては不便を感じるので、兩者の中間に位するものが此の回数乗車券である。

回数乗車券は前述の如く定期、普通乗車券利用者の中間旅客を目標とし、運賃も普通運賃に比し大略二割五分

程度の割引を爲して居るのである。

第一 回数乗車券の種類及取扱方

1 回数乗車券の種類 回数乗車券の種類は左の通りである。

イ 普通記名回数乗車券

同一區間（四百六十料以内に限る）を屢々乗車する一般旅客に對し發賣するもの

ロ 特殊記名回数乗車券

二十料以上の區間に對する定期乗車券使用者の同一家族に對し、當該定期乗車券面記載區間の料程の五割増以内の料程にして二十料以上百料以内の區間に發賣し、又は農夫、漁夫にして都市内所在驛に到る者に對し二十料以上百料以内の區間に發賣するもの

ハ 無記名回数乗車券

東京及大阪附近電車特定旅客運賃區間を屢々乗車する普通旅客に對し發賣するもの

ニ 小口無記名回数乗車券

海水浴又はスキー等に行く旅客の便宜を圖り臨時に發賣するもの

2 取扱方 回数乗車券は一冊の券片を十六枚とし、鐵道及航路に在りては二、三等（農夫、漁夫に對する特殊記名回数乗車券は三等）、自動車に在りては三等に限り發賣し、通用期間は三ヶ月である。此の期間中は發著何れの驛よりも乗車することを得るが途中にて下車すればその券片は前途無効として回收せられる。

乗車の際は表紙の完備せる冊子を呈示して所要券片に改録を受くべきで、券片のみ切離したものは無効である。

無記名式のもの使用者、使用人数に制限は無いが、記名式のもの記名本人の外其の同行者四人以内限り使用することが出来る。

大人用回数乗車券は券片一枚で小兒二人、又小兒用回数乗車券は券片二枚で大人一人乗車することが出来る。但し小口無記名回数乗車券は一冊の券片を十枚とし、通用期間、發賣區間其の他の條件は其の都度達示せられる。

第二 回数乗車券運賃

回数乗車券運賃は普通旅客運賃よりは低廉で定期乗車券運賃よりは高額に當る。運賃は左の通りである。

1 鐵道及航路

イ 普通記名回数乗車券 旅客及荷物運送規則別表第四號回数乗車券運賃表に區間、種類、等級別に詳細定められて居る。

ロ 特殊記名回数乗車券 右に同じ

ハ 無記名回数乗車券 東京及大阪附近電車區間特定旅客運賃を十六倍したるものより其の二割を低減したるもの

2 自動車

イ 普通記名回数乗車券 普通旅客運賃を十六倍したるものより其の二割を低減したるもの

ロ 特殊記名回数乗車券 普通旅客運賃を十六倍したるものより其の二割五分を低減したるもの

特殊記名回数乗車券購求者は該券購求の際定期乗車券使用者の家族に在りては其の發行申込書を、農夫、漁夫に在りては住所、氏名、生年月日及職業を記載した市町村長發行の職業證明書を提出せねばならぬ。

第七節 團體旅客運賃

第一 團體旅客

團體旅客とは等級、發著驛及目的を同じくする一定の人員以上の旅客が一團となつて旅行するもので、鐵道の承認に依り所定の運賃割引を受くるものを云ふのである。以上の條件を欠くるとき例へば等級、發著區間を同じくするも普通旅客が多數一團となつた様な場合は、各自其の目的を異にして居るから團體旅客とは稱せられぬのである。但し前段の場合發著驛を異にするときでも發著全區間の旅客運賃を支拂ひ途中より一行に参加し又は分離する場合は之を一箇の團體として取扱ふのである。

團體旅客運賃は團體の種類、人員に依り一割乃至七割引の運賃割引を爲すのであるから、不當の割引を受くる者無き様注意せねばならぬ。依つて旅客が事實を偽つて團體の取扱を受けたことを乗車券購求後に於て發見したときは、既收の團體旅客運賃と當該團體乗車券面記載の人員、區間及等級に對する普通又は特定旅客運賃との差額を團體の申込者より收受する。

第二 團體旅客の種類

團體旅客の種類は左の通りである。

1 普通 團體

第2號及第3號以外の團體で責任ある代表者の引率するもの

2 特別 團體

イ 同一の學校の學生、生徒及生徒の附添人より成る團體で教職員の引率するもの、但し二校以上の學生又は生徒と其の教職員より成る聯合團體で、關係學校の主催するものは之を一箇の特別團體として取扱ひ又生徒の附添人は左の場合に限り生徒一人に付一人認むるのである。

a 生徒が尋常小學校第二學年以下の者なるとき

b a 以外の場合に於て生徒が不具又は虚弱なる爲教職員以外に附添人を要すと認めたるとき

ロ 工場、鑛山の労働者、鑛夫

工場法又は鑛業法の適用を受くる同一工場、鑛山の労働者、鑛夫より成る團體にして當該工場、鑛山の主催する團體又は出稼漁夫の團體にして責任ある代表者の引率するもの、但し二以上の工場、鑛山の労働者より成る聯合の團體で關係工場又は鑛山の主催するものは之を一箇の團體として取扱ふのである。

ハ 左記各號の團體にして責任ある代表者の引率するもの

a 逓信省所屬の電話事務員、工夫又は郵便集配手より成る團體

b 地方鐵道又は軌道の現業員より成る團體

c 荷物の積卸又は荷捌に従事する仲仕より成る團體

d 相撲、俳優又は其の他の興行團體

3 觀光 團體

ニ 鐵道に於て特に認められた前各號に準すべき團體にして責任ある代表者の引率するもの
外國に駐在する日本の大使、公使、領事又は外務省に於て發行したる本邦に渡來の觀光團たることの證明書を呈示する外國人より成る團體にして責任ある代表者の引率するもの

第三 團體旅客運賃

團體旅客は客車の利用率を高め經濟的運送を爲すことが出来るから、之に對しては團體の種類、等級、輸送期間、人員に依り左の通りの割引を爲すのである。運賃の割引は左の各號に依る。

1 割引の範圍

團體旅客に對する割引の範圍は左の通りである

イ 普通團體 二、三等

ロ 特別團體 三等

ハ 觀光團體 二、三等(往復又は廻遊のものに限る)

2 割引率

旅 客

イ 普通團體

輸送期間	人員	
	第一期	第二期
第一期	一割	二割
第二期	二割五分	三割
第三期	三割五分	四割
第四期	四割五分	五割

二等

輸送期間	人員	
	第一期	第二期
第一期	二割	三割
第二期	三割五分	四割五分
第三期	四割五分	五割
第四期	五割	六割

ロ 特別團體

(a) 高等小學校生徒以外のもの

輸送期間	人員	
	第一期	第二期
第一期	二割五分	三割
第二期	三割五分	四割五分
第三期	四割五分	五割
第四期	五割	六割

(b) 高等小學校生徒

輸送期間	人員	
	第一期	第二期
第一期	四割五分	五割
第二期	五割五分	六割
第三期	六割五分	七割
第四期	七割五分	八割

ハ 觀光團體

種別	人員	
	學生以外ノモノ	學生
ナ	十人以上	三割
シ	二十人以上	五割
四	五十人以上	四割五分
割	五十人以上	五割

團體旅客の人員が前項の人員に達しない時でも、その不足人員に對する運賃を支拂ふ時は、所定の割引を爲すのである。

團體旅客運賃を計算するときは4號所定の無賃世話人を團體人員中に加算し、その總人員に對する割引率を適用し、又その行程が二輸送期間に跨るときはその行程中割引率の大なるものに依るのである。

3 輸送期間

旅客輸送はその時期に依り大いにその繁閑を異にして居る。例へば年末、年始又は學期末、學期始等は學生共の他旅客の移動多く、陽春の候は一般旅客、學生團體等特に多きが如きである、依て團體輸送上にも輸

旅客

送期間なるものを設け期間に依り割引率を異にして居るのである。
輸送期間は左の通りである。

輸送期間

第一期

自一月一日	至一月十日
自三月十一日	至六月十日
自七月十一日	至十二月末日

第二期

自一月十一日	至三月十日
自六月十一日	至七月十日

4 無賃世話人

團體旅客は多人數一團となつて旅行するのであるから旅行中に於ける團體員の世話即ち食事、旅館等の幹
旋、行程の誘導、案内等を爲す世話人を要するのである、故に團體旅客に對しては左の通り世話人の無賃運
送を認め、以て世話人の活動を容易にして團體旅客が安全、愉快に旅行を爲し得る様にしてある。

無賃世話人

イ 百人迄（観光團體に在りては十人以上一團となりて旅行する場合は團體の取扱を爲すのであるが
無賃世話人は二十五人以上の團體に限る）の團體 内一人

5 團體旅客運賃の計算

ハ 百人以上の團體 百人迄を増す毎に一人を加ふ

團體旅客運賃は旅客一人に對する割引運賃を算出し之に團體人員（無賃世話人を除く）を乗じて算出する
のである。

第八節 貸切旅客運賃

貸切旅客運送とは特約に依つて旅客に列車、自動車、車輛、車室又は船室等を専用せしめて運送することを謂
ふ。貸切運送を爲す場合の旅客運賃は特別に定められて居る場合の外は、客車、車室、船室又は自動車の定員に
對する大人普通又は特定旅客運賃の八割を收受する。但し定員の八割を超えて乗車するときは實際乗車人員に對
する大人普通又は特定旅客運賃を收受する。又電車、氣動車又は其の車室の貸切を爲すときは、前述規定に拘ら
ず其の定員に對する大人普通又は特定旅客運賃を收受する。

貸切旅客運賃の最低額は一發着區間に付所定に依り計算したる五十軒分の運賃である。但し自動車の最低運賃
は一發着區間一車に付十圓である。

旅客の申込に依り臨時に列車又は汽船を貸切と爲す場合は其の都度臨時の約束に依る。

第四章 其の他の乗車券類及料金

第一節 急行券

鐵道の指定した急行列車に乗車する旅客は急行料金を支拂ひ、普通急行列車に在りては其の乗車券を、特別急行列車に在りては其の乗車すべき日の列車及乗車券を指定して相當の急行券を購求せねばならない。

急行券に普通急行券と特別急行券との二種あり、普通急行列車に乗車する旅客は普通急行券を、特別急行列車に乗車する旅客は特別急行券を購求するのである。

第一 急行券の取扱方

旅客は入場の際は乗車券と共に急行券に入缺を受け、下車の際は又は其の效力を失ひたる時は係員に交付せねばならぬ。

左の場合に於ては急行券を無効として回収する。

- 1 發賣日又は乗車券が不明となつたとき
- 2 大人が小兒用急行券を使用したとき
- 3 券面記載事項を塗抹改變したとき

普通急行券は發賣の日より五日以内に乘車し當該列車一回に限り有効である。特別急行券は列車出發の日の四日前より發賣を爲し券面表示の列車及客車に限り有効とし、旅客が券面指定の乗車券以外の途中驛より乗車するときは餘席ある場合に限り乗車を認める。

第二 急行料金

急行料金は左の通りである。小兒に對する急行料金は半額とする。

1 普通急行料金

等級	程	四百杆迄	八百杆迄	八百一杆以上
一	等	二圓	三圓	三圓七十五錢
二	等	一圓三十錢	二圓	二圓五十錢
三	等	六十五錢	一圓	一圓二十五錢

2 特別急行料金

等級	程	四百杆迄	八百杆迄	八百一杆以上
一	等	四圓	六圓	七圓五十錢
二	等	二圓五十錢	四圓	五圓
三	等	一圓三十錢	二圓	二圓五十錢

二 (特別室ヲ除ク)等	三	四	四圓五十錢
二等特別室	四	六	六圓
一等	五	七	七圓

汽船の寢臺料金

區	等		航		路		に		付		一	
	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下
雅内・大泊港間	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
青森・函館間	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
下關・釜山間	八十錢	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

航路の一等旅客運賃を支拂つた旅客は別に寢臺料金を支拂はずして、當該汽船の一等寢臺を使用することを得る。

第三節 入浴券

下關・釜山間航路の旅客が當該汽船に設備されてある乗船等級相當の浴室を使用せんとする時は、左の料金を支拂つて之が使用を爲し得るのである。

三等 一回 二十錢

二等 一回 五十錢

一等 一回 一圓

第四節 乗車券引換證

乗車券引換證は知人又は講師等を招待するが如き場合に豫め相當旅客運賃、急行料金、寢臺料金を支拂つて之を購求し、之を相手方に送付し相手方をして證券面記載の乗車券、急行券、寢臺券と引換へ、目的地迄旅行を爲さしむるが如き場合に、主として使用せられるのである。

旅客は往復又は廻遊乗車券(割引旅客運賃に依るものを除く)に對する乗車券引換證を同時に多數購求する場合には鐵道局長の承認を得て二、三等旅客運賃に限り特に割引の取扱を受けることが出来る。

乗車券引換證は該證發行の日より一箇月以内に限り之と引換に相當乗車券の交付を受けることを得る。但し發賣日に制限ある乗車券と引換ふる場合には其の乗車券の發賣期間中に限り、又特別急行券、寢臺券と引換ふる場合は餘席あるときに限る。

第五節 旅行券

旅行券は乗車券、乗車船券、乗船券、急行券、寢臺券、入場券と引換の用に供するもので、主として贈答用として用ひられるものである。

旅行券の種類は左の通りである。

- 第一種 一圓券
- 第二種 三圓券
- 第三種 五圓券
- 第四種 十圓券

旅行券は一券片の金額を二十錢とし前述の乗車券類と引換を爲し得るのであるが、其の他上級乗換、乗越、方向變更、経路變更、無札等の場合の旅客運賃、其の他の手数料、割増金等の支拂にも使用することを得る。使用の場合には表紙の完備せる旅行券を呈示して相當券片と引換に乗車券類の交付を受け又は支拂の用に充つる。

旅行券は二十錢未満の端數金額の拂戻(釣錢)を爲す外は事由の如何に拘らず拂戻を爲さない。

旅行券の有効期間は發賣の日共一箇年である。

旅行券は各驛に於て發賣を爲し設備驛は福島、郡山、會津若松等別に定められて居る。

旅行券は其の記載事項を塗抹改變したるときは無効として之を回收する。

第六節 入場券

入場券は送迎等に依る乗降場の混雑を防止する爲制定されたものである。故に取締上必要あるときは其の發賣を制限し又は入場券所持者の入場をも制限することを得る。

第一 種類及取扱方

1 種類

イ 普通入場券 (一般入場者に對し發賣するもの)

ロ 定期入場券

左の者に對し發賣する
 a 外國人の案内に従事するホテルの使用者
 b 鐵道省に於て特に承認したるもの

定期入場券發賣驛は福島、會津若松、仙臺、青森等の主要驛で鐵道局長が指定する。

2 取扱方

普通入場券は發賣驛に於て發賣當日中一回に限り之を使用することを得るが、取締上必要あるときは之が發賣を制限することが出来る。

定期入場券は發賣驛に於て發行の日より一ヶ月間記名人に限り何回にても使用することを得る。

入場券所持者は入場の際之を係員に呈示し且普通入場券には入缺を受け、使用を終りたるとき又は其の效力を失つたときは、之を係員に交付せねばならない。又入場券にて入場したものは車船内に立入つてはならない。定期入場料金は事由の如何に拘らず之が拂戻を爲さぬが、普通入場券所持者は入缺前にして發賣當日中に限り之を發賣驛に還付して入場料金の拂戻を請求することを得る。

入場券は左の場合に於ては無効として之を回收するのである。

イ 券面記載事項を塗抹改變したとき

旅客

旅客

- 發賣驛以外の驛に於て使用したとき
- ハ 定期入場券を記名人以外の者に於て使用したとき
- ニ 前各號の外不正の手段に供したとき

第二 入場料金

- 1 普通入場料金
 - 東京、上野、京都、大阪、福島、仙臺、盛岡、青森、弘前等の主要驛
 - 一人一回 十 錢
 - 其の他の驛
 - 一人一回 五 錢
- 2 定期入場料金 前號料金の三十倍

第七節 通行税

通行税は以前にも課せられたことがあり暫く廢止されて居たが、今回の支那事變特別税として臨時的に課せられるもので乗車距離、等級等に依り税額が定められて居る。

通行税は乗車船賃料程に就き實際運賃を收受した旅客に對し課せられる。通行税額は左の通りである。

1 普通税額

等級	料程	
	五十料未満	五十料以上
一等	六 錢	十 錢
二等	三 錢	五 錢
三等	一 錢	二 錢
四等	五 錢	十 錢
五等	三 錢	五 錢
六等	一 錢	二 錢
七等	五 錢	十 錢
八等	三 錢	五 錢
九等	一 錢	二 錢
十等	五 錢	十 錢
十一等	三 錢	五 錢
十二等	一 錢	二 錢
十三等	五 錢	十 錢
十四等	三 錢	五 錢
十五等	一 錢	二 錢
十六等	五 錢	十 錢
十七等	三 錢	五 錢
十八等	一 錢	二 錢
十九等	五 錢	十 錢
二十等	三 錢	五 錢
二十一等	一 錢	二 錢
二十二等	五 錢	十 錢
二十三等	三 錢	五 錢
二十四等	一 錢	二 錢
二十五等	五 錢	十 錢
二十六等	三 錢	五 錢
二十七等	一 錢	二 錢
二十八等	五 錢	十 錢
二十九等	三 錢	五 錢
三十等	一 錢	二 錢
三十一等	五 錢	十 錢
三十二等	三 錢	五 錢
三十三等	一 錢	二 錢
三十四等	五 錢	十 錢
三十五等	三 錢	五 錢
三十六等	一 錢	二 錢
三十七等	五 錢	十 錢
三十八等	三 錢	五 錢
三十九等	一 錢	二 錢
四十等	五 錢	十 錢
四十一等	三 錢	五 錢
四十二等	一 錢	二 錢
四十三等	五 錢	十 錢
四十四等	三 錢	五 錢
四十五等	一 錢	二 錢
四十六等	五 錢	十 錢
四十七等	三 錢	五 錢
四十八等	一 錢	二 錢
四十九等	五 錢	十 錢
五十等	三 錢	五 錢
五十一等	一 錢	二 錢
五十二等	五 錢	十 錢
五十三等	三 錢	五 錢
五十四等	一 錢	二 錢
五十五等	五 錢	十 錢
五十六等	三 錢	五 錢
五十七等	一 錢	二 錢
五十八等	五 錢	十 錢
五十九等	三 錢	五 錢
六十等	一 錢	二 錢
六十一等	五 錢	十 錢
六十二等	三 錢	五 錢
六十三等	一 錢	二 錢
六十四等	五 錢	十 錢
六十五等	三 錢	五 錢
六十六等	一 錢	二 錢
六十七等	五 錢	十 錢
六十八等	三 錢	五 錢
六十九等	一 錢	二 錢
七十等	五 錢	十 錢
七十一等	三 錢	五 錢
七十二等	一 錢	二 錢
七十三等	五 錢	十 錢
七十四等	三 錢	五 錢
七十五等	一 錢	二 錢
七十六等	五 錢	十 錢
七十七等	三 錢	五 錢
七十八等	一 錢	二 錢
七十九等	五 錢	十 錢
八十等	三 錢	五 錢
八十一等	一 錢	二 錢
八十二等	五 錢	十 錢
八十三等	三 錢	五 錢
八十四等	一 錢	二 錢
八十五等	五 錢	十 錢
八十六等	三 錢	五 錢
八十七等	一 錢	二 錢
八十八等	五 錢	十 錢
八十九等	三 錢	五 錢
九十等	一 錢	二 錢
九十一等	五 錢	十 錢
九十二等	三 錢	五 錢
九十三等	一 錢	二 錢
九十四等	五 錢	十 錢
九十五等	三 錢	五 錢
九十六等	一 錢	二 錢
九十七等	五 錢	十 錢
九十八等	三 錢	五 錢
九十九等	一 錢	二 錢
一百等	五 錢	十 錢

- 2 定期乗車券に對する通行税
 - 一 箇月 普通税額の五倍
 - 三箇月以内 同 十倍
 - 六箇月以内 同 二十倍
 - 六箇月を超ゆるもの 同 三十倍
- 3 回数乗車券に對する通行税は普通税額の五倍
- 4 團體乗車券(團體旅客)に對する通行税
 - 百人以下 普通税額の五倍
 - 二百人以下 同 十倍
 - 二百人を超ゆるもの 同 二十倍
- 5 貸切乗車券に對する通行税
 - 旅客 同 二十倍

- 三等 貨切旅客運賃の百分の五
- 一、二等 同 百分の十

但し此の税額は普通税額に乗車船定員を乗じた金額を限度とし、定員の定なきときは同じく運賃收受人員を乗じた金額を限度とする。

第五章 旅客運賃及料金の追徴拂戻

旅客は乗車の際運賃、料金を支拂つて目的地迄の乗車券を購求し乗車するを原則とし、一旅行の契約は其の際取決められて居る譯である。然し假令其の條項に依つて旅行を開始した後でも或は天災事變の爲、或は傷痍疾病又は行程の變更等旅客自身の都合に依り、若くは鐵道の責に歸すべき事由等に依り方向、経路、等級等を變更し又は旅行を中止するが如きことも起り得るのである。斯くの如き場合に於ては申告に依つて其の取扱を爲し運賃料金の追徴又は拂戻をせねばならない。此の様な乗車の取扱を一般に變則乗車と稱する。

運賃、料金の追徴又は拂戻を爲す場合の計算方は、以前には原券よりの通算料程に依つたこともあつたが、現行規定にては變更となるべき區間の打切計算に改められ、又變則乗車の結果當然收受すべき不足額は追徴し、過剩額は拂戻すことは従前と變りは無いのであるが、特に強く考慮されて居る點は不正旅客の豫防規定である。例へば方向變更の場合で原乗車券が發賣の日より二日を越ゆるとき、又は原乗車券の不乗車船區間が三百料未滿な

るときは假令計算上に於て過剩額があつても、之が拂戻をせぬことに規定されて居るが如きである。之等は何れも従來の經驗と數字的根據とに基いて定められたものであつて、近來交通機關の發達と之が利用者の増加に伴ひ乗車方法等も種々研究された結果不正旅客も漸増の傾向にあり、又その方法も巧妙となつて來たので之が防止に就ては特に意を用ひなければならぬのである。

第一節 追徴拂戻

變則乗車に依り運賃、料金の追徴を爲すときは左記に依るのである。

- 1 發驛又は途中驛の取扱
追徴切符を發行して乗車券、急行券、寢臺券に代用せしめる。上級乗換、乗越、方向變更等の場合は原則として乗車券を回収する。
- 2 着驛の取扱
旅客不足賃日報に依り處理する。
- 3 乗務員の取扱
概算切符を發行し乗車券、寢臺券等に代用せしめる。此の場合釣錢等の關係にて精算額を收受することの出來ぬときは概算額を收受し之が精算は途中驛又は着驛に於て爲すのである。

驛に於て直ちに運賃、料金拂戻の取扱を爲し得るのは乗車券、追徴切符、再徴證明書、概算切符、入場券、下

級乗換證明書、不乗證明書等と引換の場合に限るのであつて、原則として旅客より拂戻の請求を受けたる驛は何れの驛に於ても其の取扱を爲すのであるが、左の場合に於ては其の性質上拂戻を爲す驛を限定する必要があるので拂戻は各下記の驛に限るのである。

- イ 定期乗車券……………發行驛
- ロ 傷痍疾病其の他の爲旅行を中止したるとき……………原則として當該中止驛
- ハ 任意に旅行を中止したるとき……………當該中止驛
- ニ 天災事變其の他の爲旅行を中止するとき……………本章第八節旅行中止及通用期間延長の項にて述ぶる所定驛

尙乗車券、急行券、追徴切符等に對する運賃、料金の拂戻を爲すときは、原則として各片毎に之を爲し手數料を收受するのである。手數料は同一旅客に對し旅客運賃、急行料金の拂戻を同時に爲すときは、其の孰れか一方（手數料に差異あるときは其の大なるもの）のみを收受するのである。

第二節 乗車券、急行券の紛失

旅客が乗車券、急行券等を紛失したときは左の各號に依り取扱ふのであ。

第一 普通乗車券、急行券

イ 更に相當旅客運賃急行料金を收受し之に對する再徴證明書を交付する。

ロ 前號の旅客が紛失した乗車券、急行券を發見したときは、該券と證明書とを還付し手數料十錢を支拂つて其の運賃料金拂戻を請求し得る。但し拂戻の請求は再徴證明書發行の日より一箇年以内に限るのである。

第二 定期乗車券、回数乗車券

- イ 旅客は遲滞無く其の旨を該券發行驛に通告せねばならぬ。
- ロ 乗車船中に於て紛失したるときは當該乗車船區間に對する普通又は特定運賃を收受し、再徴證明書は之を交付しない。
- ハ 定期乗車券にありては該券殘餘の通用期間に對し日割計算に依る運賃を支拂ひ、其の發行驛に再交付の請求を爲すことを得る。
- ニ 前號の場合紛失定期乗車券を發見したときは、其の通用期間内に限り之を發行驛に還付し、手數料二十錢を支拂ひ其の翌日より起算した殘餘の通用期間に對し月割計算に依る運賃の拂戻を請求することを得る。

第三 團體乗車券、寢臺券

輸送列車等を指定した團體乗車券、貸切乗車券又は寢臺番號を指定した寢臺券を紛失したときは、其の事實の明瞭なる場合に限り別に運賃、料金を收受せずして相當の乗車券、寢臺券の再交付を爲すことを得る。

第三節 等級又は種類變更

等級變更とは旅客が係員の承諾を得て券面記載の等級と異なる等級の車船室に乘車船することを謂ふのである。旅客より等級變更の請求があつた場合は左の各號に依り取扱ふのである。

第一 普通乗車券、急行券

イ 上級の車船室に乗換を爲すときは、乗換區間に對する上級と下級の相當旅客運賃、急行料金との差額を收受する。

ロ 旅客が任意に下級に乘換を爲すときは運賃、料金の拂戻を爲さず。

ハ 車輛の故障其他旅客の責に歸すべからざる事由に因り乗車券面記載の等級相當の車船室に乘車船することを得ぬときは、其の旨を申告して下級乗換の證明を受け乗換區間に對する上級と下級の旅客運賃、急行料金の差額の拂戻を請求することを得る。

第二 回数乗車券

イ 上級乗換のときは乗換區間に對する上級と下級との普通又は特定旅客運賃の差額を收受する。

ロ 下級乗換の場合は普通乗車券と同様である。

第三 定期乗車券

イ 上級乗換の場合は乗換區間に對し別に上級普通又は特定旅客運賃を收受する。

ロ 下級乗換の場合は任意乗換たると車輛の故障等に依るとに拘らず運賃の拂戻を爲さず。

ハ 定期乗車券の等級又は種類の變更を爲すときは、新舊運賃の差額を殘餘の通用期間に對し日割に依り計算して其の不足額を收受し、過剩額は手数料二十錢を收受して之が拂戻を爲したる上該券發行驛に於て之が書換の請求に應ずることを得る。但し區間變更に伴ふ運賃過剩額に對し通用期間の延長の取扱を爲したるものに在りては其の延長したる部分に對しては過剩額の拂戻を爲さない。

第四 寢臺券

イ 寢臺券所持の旅客が使用すべき寢臺の變更を請求するときは割當上支障無き限り其の需に應じ、左の各號に依り之が取扱を爲すのである。

(1) 寢臺使用開始後上級乗換又は使用すべき寢臺の變更を爲すときは、別に其の乗換又は變更すべき寢臺に對する相當寢臺料金を收受する。

(2) 寢臺使用開始前に上級乗換又は寢臺料金の高額なる寢臺に變更を爲すときは、既收寢臺料金と其の乗換又は變更すべき寢臺に對する相當寢臺料金との差額を收受する。

(3) 乗車後寢臺使用開始前に下級又は寢臺料金の低額なる寢臺に變更する場合は、差額料金の拂戻を爲さなす。

ロ 旅客は自己の責に歸すべからざる事由に因り上級又は料金の高額なる寢臺より下級又は料金の低額なる寢臺に乗換を爲す場合は、其の旨を係員に申告して其の證明を受け料金の差額の拂戻を請求することを得る。

第四節 乗越、方向變更、經路變更

第一 乗 越

乗越とは旅客が係員の承諾を得て乗車券面の着驛を乗越して、其の前途の驛迄繼續乗車することを謂ふのである。乗越を爲す場合は左記の運賃料金を收受し之が取扱を爲す。

イ ロ 以外の場合

(一) 旅客運賃 乗換區間に對する相當旅客運賃

(二) 急行料金 既收急行料金と實際乗車區間に對する相當急行料金との差額

ロ 季節割引旅客運賃を以て發賣した乗車券の場合往路に於て乗越の請求を爲すときは、割引の趣旨に副はざることとなるから割引を取消して其の乗車券(全券片)を回收し、既收の往復又は回遊旅客運賃と實際乗車船區間に對する普通又は特定旅客運賃とを比較し、不足額は之を追徴し過剩額は旅客一人に付手数料十錢を收受して之が拂戻を爲すのである。

第二 方向變更、經路變更

方向變更とは係員の承諾を得て乗車券面記載の着驛と異なる區間に方向を變更することを謂ひ、又經路變更とは旅客が係員の承諾を得て乗車券面記載の經路と異なる經路に變更乗車することを謂ふのである。方向變更又は經路

變更は左記に依り取扱ふのである。

イ 普通乗車券(東京附近電車環狀線内着發のものにして同線内のみ方向變更又は經路變更—途中下車を爲す場合に限る—の場合を除く)

原則として既收の旅客運賃より發驛—變更驛間に對する相當旅客運賃を控除した殘額と變更驛—著驛間に對する相當旅客運賃とを比較し、不足額は之を收受し過剩額は旅客一人に付手数料十錢を收受して之が拂戻を爲す。但し變更驛—著驛間の行程が原乗車券の不乗車區間の行程より小なる場合に於て、左の各號の一に該當するときは過剩額の拂戻はしない。

(一) 方向變更にして原乗車券が發賣の日より二日を越ゆるとき

(二) 方向變更にして原乗車券の不乗車船區間が三百杆未滿なるとき

(三) 經路變更にして既に經過せる通用期間が發驛—變更驛間に對する相當通用期間を越ゆるとき

各種會合割引、移住者に對する割引、就職者に對する割引、遊覽地旅行者に對する割引等の割引運賃を以て發行したる乗車券及割引運賃を以て發行したる乗車券引換證に依り引換へた乗車券所持者に對しては、方向變更及經路變更の取扱を爲さない。

又季節割引乗車券所持者に對しては原則として方向變更の取扱を爲さない。

ロ 回数乗車券

方向變更及經路變更の取扱を爲さず

ハ 定期乗車券

(1) 方向變更及經路變更の乗車の取扱を爲さず
 (2) 定期乗車券の區間の延長、短縮又は其の一部を他の異なる方向に變更を爲すときは、新舊區間の運賃の差額を殘餘の通用期間に對し日割に依り計算し不足額は之を追徴し過剩額は之が拂戻を爲さずして其の發行驛に於て之が書換の請求に應ずることを得る。此の場合の過剩額に對しては一回に限り新區間運賃の日割計算に依る相當日數の通用期間延長の取扱を爲し得る。但し延長日數は原定期乗車券の殘餘の日數と併せ變更の日より一箇年以内に限るのである。

第五節 運賃、料金の概算拂

旅客は原則として乗車券を購求せざれば乗車船することを得ぬのであるが、時間切迫其他已むことを得ざる事由に因り乗車券を購求すること能はざる場合に於ては之を其の儘乗車船せしむることを得る。此の場合乗務員は旅客運賃、急行料金、寢臺料金を收受し概算切符を發行して之を乗車券、急行券又は寢臺券に代用せしめる。收受した運賃料金が概算額なるときは途中驛又は旅行終了驛に於てその精算をするのである。右の取扱は車船内に於て變則乗車の取扱を爲す場合に之を準用する。

第六節 誤乗及乗車券の誤購求

第一 誤 乗

誤乗とは旅行不案内其の他の爲乗車券而區間外に誤つて乗車船することを謂ふのである。

旅客が誤乗したときは乗車券通用期間内に限り最近の列車、汽船又は自動車にて誤乘區間に對し無賃送還の取扱をする。送還中に於ける等級は原券等級と同一又は其の以下とし、送還中は途中下車、上級乗換、方向變更又は經路變更の取扱をしない。

無賃送還の取扱を爲す場合には旅客所持の乗車券裏面に「誤乗」と記載し、驛名小印を押捺して旅客に交付し該券を以て乗車せしめるのである。

第二 乗車券の誤購求

驛名の同一、類似其の他の事由に因り、誤つて他驛著の乗車券、急行券を購求したときは、既收の旅客運賃又は急行料金と正當發著區間に對する相當旅客運賃、急行料金を比較して、不足額は追徴し過剩額は拂戻をするのである。

第七節 旅行見合

旅行見合とは旅客が乗車券購求後旅行開始前に於て旅行を見合することを謂ふのである。旅行見合の申出がありたる場合は左記に依り取扱ふのである。

第一 普通乗車券、普通急行券

イ 入缺前にして且通用期間内なるときに限り原則として之と引換に手数料十錢を收受して運賃、料金の拂戻を爲す。但し乗車すべき列車等を指定して發賣した乗車券は、其の列車等が旅客の乗車すべき驛を出發する前に限るのである。

ロ 前號の規定は往復乗車券の復片又は廻遊乗車券の第二片以下の各片に就ても之を準用するのであるが、各種會合割引、季節割引等の如く或る一定區間を往復又は廻遊旅行することを條件として割引を爲した乗車券に於ても同様の取扱を爲せば其の趣旨に反することになる故、斯くの如き場合は最初よりの割引を取消して旅客一人に付手数料十錢を收受し既收の運賃の總額より使用済の各片に對する普通又は特定旅客運賃を控除した残額の拂戻を爲すのである。

第二 定期乗車券

定期乗車券使用の旅客は該券が不用となつたときは其の通用期間内に限り之を發行驛に還付して左の金額の拂戻を請求することを得る。但し乗車區間變更書換の結果運賃額に過剩額を生じ期間延長の取扱を爲したるものに對しては其の延長期間に付ては之が拂戻を爲さなう。

- (一) 使用開始日前なるときは既收の定期乗車券運賃より手数料五十錢を控除した残額
- (二) 使用開始期日以後なるときは定期乗車券運賃より使用經過月數に相當する定期乗車券運賃及手数料五十錢を控除した残額

第三 回数乗車券

通用期間内に限り之を還付して左の金額の拂戻を受くることを得。

- (一) 使用開始前なるときは既收の回数乗車券運賃より手数料五十錢を控除した残額
- (二) 使用開始後なるときは既收の回数乗車券運賃より使用済券片に對する當該區間の普通又は特定旅客運賃及手数料五十錢を控除した残額

第四 寢臺券、特別急行券

當該列車が其の乗車驛を出發する前に限り之を還付して既に支拂ひたる料金の三割の手数料を控除した残額の拂戻を受くることを得る。

第八節 旅行中止及通用期間延長

旅行中止とは一旦旅行を開始したる旅客が自己の都合に依り又は天災事變に基く運行不能等に依り、若しくは其の他の已むを得ざる事由に依り其の目的を達せずして旅行を中止することを云ふのである。

旅行中止の場合に於ては其の事由に依り、或は運賃料金の拂戻を爲し又は乗車券通用期間延長の取扱を爲すのである。即ち其の取扱方は左記の通りである。

第一 普通乗車券、急行券

イ 旅客が任意に旅行を中止する場合

旅客が次に述ぶる**ロ**、旅行繼續不能の爲中止する場合の外任意に旅行を中止したときは、該券發賣の日より二日以内にして其の不乗車船區間が三百料以上の場合に限り其の中止驛に乘車券を還付し手数料十錢を支拂つて、既に支拂つた旅客運賃より既乘車船區間に對する普通又は特定旅客運賃を控除した殘額の拂戻を請求することを得る。

ロ 旅行繼續不能の爲旅行を中止する場合

旅客は左の場合の如く旅行を繼續すること不能の爲之を中止するときは、乗車券の通用期間内に限り一回丈後に述ぶる相當日數の通用期間の延長を請求し又は該乘車券を還付して既に支拂つた運賃より既乘車船區間の普通又は特定旅客運賃及び旅客一人に付手数料十錢(三)、(四)號の場合を除くを控除した殘額の拂戻を請求することを得る。但し鐵道營業法第四十一條及同第四十二條に依り處分せられた旅客は之等の請求を爲すことを得ない。

- (一) 傷痍疾病に因り旅行を中止したるとき
- (二) 司法權又は行政權の發動に因り旅行を中止したるとき
- (三) 車輛の故障その他自己の責に歸すべからざる事由に因り乘車券面記載等級の車船室に乘車船すること能はざる爲旅行を中止したるとき
- (四) 乘車券面の途中驛迄託送したる手荷物、附隨小荷物又は託送手廻品の不着又は延着の爲旅行を中止したるとき

此の場合急行列車に乘車した旅客は急行券を還付して既に支拂つた急行料金より既乘車船區間に對する急行

料金及手数料十錢を控除した殘額の拂戻を請求することを得る。

ハ 運行不能又は運行遲延の爲旅行を中止する場合

a 旅客は左の場合に於ては相當日數の通用期間の延長を請求し又は其の旅行を止めて(旅行の目的を達せざりし場合を含む)無貨送還及乘車券を還付し旅客運賃拂戻の請求を爲すことを得る、此の場合急行券を所持する旅客は、之を還付して既に支拂つた急行料金全額の拂戻を請求することを得る。

- (一) 列車、汽船又は自動車の運行不能となりたるとき
- (二) 列車、汽船又は自動車の運行時刻に遲延を來し接續驛に於て二時間以上に涉り目的地に出發すべき列車、汽船又は自動車に接續を缺きたるとき、又は到着時刻に二時間以上の遲延を來したるとき
- (三) 急行券を所持する旅客が自己の責に歸すべからざる事由に因り急行列車に乘車又は乘繼を爲し得ざる

b 通用期間の延長 前述ロ及ハの場合の乘車券通用期間延長の取扱は左記に依るのである。

- (一) 旅客は乘車券を關係驛に預け旅行繼續不能の爲中止する場合は乘車券を預けたる日より三十日以内、列車等運行不能の爲中止の場合は開通の日より五日以内に旅行を繼續すること
- (二) 延長すべき期間は乘車券を預けたる日より旅行繼續の日の前日迄に相當する期間である、但し旅行繼續不能の爲中止する場合は其の事由の止みたる後滞在した日數は控除する
- (三) 旅客は旅行繼續の際に乘車券面に其の證明を受くることを要する
- (四) 旅行繼續不能の爲中止した場合は乘車券を預けたる日より三十日を、又運行不能の爲中止した場合は

開通の日より五日を超えたるときは其の乗車券は無効として回収する

c 他経路乗車 列車等運行不能の場合に其の事故發生前に購求した乗車券所持の旅客は同一目的地に至る他の最短経路の乗車船を請求することを得る。此の取扱を爲す場合は既收の旅客運賃、急行料金と實際乗車船區間に對する相當の旅客運賃、急行料金を比較して其の過剩額は拂戻を爲し不足額は追徴を爲さない。

d 無貨送還 列車等運行不能の爲旅行を中止し無貨送還の取扱を爲すときは左記に依るのである。

(一) 乗車券面の發驛迄無貨送還を爲す
(二) 無貨送還は最近の時刻に於て乗車券の始發驛に向け出發する列車、汽船又は自動車に乗車船を爲す場合に限る

(三) 無貨送還の場合の等級又は経路は原則として原乗車券面記載の等級、経路に依る

(四) 特別急行列車に依り無貨送還を受けんとする旅客に對しては特別急行料金を收受して之が取扱を爲す

e 運賃の拂戻 本號の場合の旅客運賃の拂戻は左記に依る。

(一) 拂戻額

乗車券面記載の發驛迄復歸したるときは既收の旅客運賃の全額、又途中驛に於て旅行を中止したるときは既收の旅客運賃より券面記載の發驛と旅行中止驛との間の相當旅客運賃を控除した残額

(二) 拂戻を爲す驛

イ 無貨送還の取扱を受けざる旅客に對しては旅行中止驛

ロ 無貨送還の取扱を受くる旅客に對しては送還終了驛

ハ 遅延した急行列車又は他の急行列車に依り旅行を繼續する旅客の急行料金は當該急行列車に依り旅行を終へたる驛

ニ 他の経路乗車の取扱を受けたる旅客に對しては旅行を終へたる驛

f 運行不能區間の別途旅行 列車等の運行不能となつた場合に其の事故發生前に購求した乗車券所持の旅客は、不通區間を任意に別途旅行を爲し乗車券の通用期間内に前途の驛より乘繼を爲すときは係員に其の旨を申告して證明書の交付を受け、不通區間の旅行を終へたる後乗車券に其の證明書を添附提出して其の不乘區間に對する相當旅客運賃の拂戻を請求することを得るのである。但し此の規定は不通區間に對し連絡の施設を爲したときは之を適用せぬのである。

第二 定期乗車券

イ 列車等の運行不能となりたる場合は別に旅客運賃の追徴、拂戻を爲さずして同一目的地に至る最短経路の乗車を爲さしむることを得る。但し此の取扱中は途中下車の取扱を爲さない。

ロ 列車等の運行が引續き五日以上休止したるときは、旅客は該定期乗車券發行驛に之を呈示して相當日數の通用期間の延長を請求し、又は不通區間に對する原券と同一通用期間に對する定期乗車券運賃を日割に依り計算した休止日數に相當する金額の拂戻を請求することを得る。

第三 回数乗車券

イ 列車等の運行不能又は遅延等の爲旅行を中止するときは、無貨送還の取扱を爲し得るが、運賃の拂戻は爲さない。

ロ 運行不能の場合該事故發生前に購求した回数乗車券所持の旅客に對しては、別に運賃の追徴拂戻を爲さずして同一目的地に至る他の最短経路の乗車を爲さしむることを得る。但し他経路乗車中は途中下車の取扱を爲さない。

ハ 旅客は列車等の運行が引續き五日以上休止したる場合に限り回数乗車券を該券發行驛に呈示して相當通用期間の延長を請求し又は既に支拂つた運賃を總券片數にて除した額に殘餘の券片數を乗じた金額の拂戻を請求することを得る。

第四 寢 臺 券

寢臺使用の旅客は運輸上の支障に因り寢臺の使用不能となりたる場合は、寢臺券を還付して其の料金全額の拂戻を請求することを得る。

第六章 連 帶 運 輸

第一節 連帶運輸の觀念

連帶運輸とは旅客又は荷送人との約束に基いて二個以上の運輸機關が相次いで行ふ運送のことを謂ふのであ

る。即ち連帶運輸たるが爲には經營主體の異なる二個以上の運輸機關に跨り同一の條項に従ひ共同して全部の運送を引受くる場合で、旅客又は荷送人が第一の發線で其の運送の全部に就き約束を爲すことを要するのである。

而して其の連帶運輸に加入せる運輸機關を連帶運輸機關と稱し、連帶運輸の取扱を爲す驛を連帶驛と謂ふのである。

連帶運輸を爲すときは旅客荷主は勿論、運輸機關自體に於ても種々の利益があるが、又反面關係運輸機關に於ては多少の犠牲を拂はねばならぬこともある。例へば旅客は一枚の連帶乗車券に依り乗車を爲し得るから、運輸機關の接續地點で乗車券の買換を爲す必要なく、特に手荷物は託送替及小運送を爲す必要が無いから非常に便利である。小荷物も手荷物と同様に接續地點で託送替及小運送の必要なく、運賃は通算するのを原則とするから荷送人の負擔を軽減することを得る。

又運輸機關側に於ては乗車券其の他の帳表類は一葉を以て足ることとなるから其の發行の手續を省き、延ては營業費を減ずることを得。又連帶運輸の結果は旅客、荷物の輸送に利便を與ふるから、輸送量の増加を促進し自ら収入を増加せしめることとなる。然し又一方に於ては連帶運輸の結果、旅客、荷物取扱區域が廣汎に亘るのみならず自線内のみ取扱に比し比較的煩雜な手續を要するものが尠くないから、自然従事員の煩勞を増し能率を減殺する虞もある。又社線の如く營利を目的とするものは極力營業費の節約に努むべきものであるが、連帶運輸を爲す場合の帳表類は大體幹線鐵道の方式に一致せしむる必要があるから、此の經費節約の趣旨に添はぬことなる場合がある等の犠牲を拂はねばならぬこともある。

第二節 連帶運輸の種類

連帶運輸は觀察の方法に依り種々に分類することを得るが、現在省に於て連帶運輸の取扱を爲して居る運輸機關の種類より分類すれば左の如くである。

イ 地方鐵道、朝鮮及臺灣總督府鐵道、樺太廳鐵道、總局線鐵道との連帶運輸

ロ 軌道との連帶運輸

ハ 海上運送を行ふ航路即ち北日本汽船の經營する青森・室蘭間航路、大阪商船の經營する六連航路等との連帶運輸

ニ 湖川港灣沿岸小航路即ち太湖汽船會社の經營する琵琶湖沿岸航路等との連帶運輸

ホ 自動車との連帶運輸

ヘ 航空機との連帶運輸

又之を運送の行はるゝ地域より觀察すれば國內連帶運輸と國際連帶運輸とに分たれるが國際連帶運輸は普通に國際連絡と稱して居る。

右の外連帶運輸に参加せる運輸機關の數に依り分類することがあるが、參加機關が二の場合は二線連帶、三の場合は三線連帶等と稱し、發驛の屬する運輸機關を發線と謂ひ、到着驛の分を到着線と稱し、若は三線以上の連帶にして發着兩線の間に介在するものを通過線と稱し、斯くの如き連帶運輸を通過線より觀察したるときは之を通過連帶と名付くるのである。

第三節 連帶運輸に關する規程

連帶運輸に關する法規としては省に於ける取扱と同様に商法、鐵道營業法、鐵道運輸規程の適用を受くるものであるが、連帶運輸の當然の結果として別に關係運輸機關は取扱方を統一した左の如き規定の適用を受くるものである。

イ 連帶運輸規則

ロ 連帶運輸の範圍

ハ 連帶運輸取扱範圍

ニ 連帶運輸取扱手續

ホ 連帶運輸機關相互計算手續

連帶關係規定は右の如く定められてあるが、之等の規定は連帶運輸に關する總べての問題を解決することは出来ぬ。即ち各運輸機關に對し統一的取扱を強制する必要の無い事項は各個々の取扱に任じて差支無いから、各運輸機關の規定する規則は本規則と牴觸せざる限り其の效力を有することとなつて居るのである。従つて省線内に於ては右の規定の外は省の規定を適用するのである。

第四節 旅客運送

旅客連帶運輸の取扱に就ては前にも述べた様に、それが旅客の場合のみならずとも幹線鐵道たる省の取扱と同

一步調をとることが必要である。依つて社線にして特殊事情あるものを除いては原則として大體省と同様の歩調をとることゝなつて居るのである。旅客連帯運輸の主なる事項は左の通りである。

第一 旅客連帯運輸の種類

連帯運輸は當該運輸機關の内容及び其の沿線の状況等に依りて取扱を總べて同一に律すべき性質のものではない。乗車券の如きも鐵道省線と同様各種類共發賣を爲すの要は無いから、原則として片道、往復、廻遊乗車券の三種とし、その他定期、回数、團體其の他の特殊乗車券は相手方運輸機關との協定に依つて連帯を爲すべき種別を隨意決定することゝなつて居る。右の特殊取扱事項は連帯運輸取扱範圍中に掲げられてある。

尙連帯運輸の場合に於ける旅客の形態に就いてみるに、連帯運輸は一運送である建前より一線定期、一線回数の如く運送形態を異にするものゝ組合はせは其の取扱をせぬのを原則として居る。

第二 連帯運賃

連帯運輸の場合の運賃は理想上よりすれば各運輸機關の營業料程を通算し同一の賃率に依り計算すべきであるが、種々の事情ある爲現在には各線所定の運賃を併算して之を連帯運賃と爲すのである。又運賃は自線内のみの場合と連帯運輸を爲す場合とは原則として同一である。

又通用期間は原則として省社線間の料程を通算し之に對し省所定の期間を付することゝし、途中下車も原則として省所定と同様下車驛、下車回数に制限を付さないのである。

第三 連帯運輸區域

省線に於て一旦他の運輸機關との間に旅客の連帯運輸を開始する以上は、旅客は省社線相互間何れの驛との間に於ても之が取扱を受け得る様交通の利便を計るを至當とするが、一般會社線に在りては其の運賃率が各自別個の基礎に置き、且つ其の賃率の異動比較的頻繁なる等従事員の取扱上の負擔を考慮せざるを得ぬから、旅客交通の比較的頻繁な區域に限り乗車券の發賣を爲し得ることゝし、其の區域を連帯運輸取扱手續中に定められてある。即ち旅客連帯運輸の取扱は省社間の特定驛間に於てのみ之が取扱を爲し得るのである。

第四 特殊割引の適用

省に於ては教育上、産業上其の他の政策上の立場より各種の旅客運賃の割引を爲して居るが、連帯運輸の場合に於ても原則として省と同一歩調をとることゝなつて居る。然し個々の割引事項及割引率に就ては各其の線の特殊事情に依り同一と爲すこと困難な場合もあるから、詳細な事項に就ては前記取扱範圍中に規定されて居るのである。

手小荷物

第一章 總 說

第一節 手小荷物運送

鐵道に於ける荷物運送を大別して二とする。即ち手小荷物運送と貨物運送である。手小荷物は旅客列車を以て運送し貨物は貨物列車を以て運送する。従つて手小荷物は旅客に附隨した荷物及旅客列車を以て運送するを適當と認めらるゝものを普通とし、貨物は鐵道運送に適するものすべてを網羅して居る。故に取扱ふ範圍より云へば貨物は手小荷物よりも廣範な分野を有して居ると云ふことが出来る。

手小荷物運送は、概して數量の小なるもの及急送を要するものによくその特徴を發揮し、殊に旅客運送の何れにも關聯を有する點等より之が完全圓滑に運送を遂行することは他の旅客、貨物運送と同様に重要なことである。

第二節 小荷物事務に就て

小荷物掛は手小荷物の受託、發送、引渡、保管及之に附隨する事務を處理するを主たる任務とするのである。

荷物は其の大小、軽重、價格の高低に拘らず貴重なる物資たることに於て何れも變りなく、又旅客と異なり自ら意思を發表することを得ぬものであるから、之が取扱に當つては特に叮嚀に扱ふ様心懸けねばならぬ。

又小荷物掛は旅客係員たる點に於て出札、改札掛等と同様であり、規定等も同一規則中に定められてあるから前編（旅客）第一節總説に於て述ぶる各事項（出札、改札事務に關する項を除く）は小荷物掛にも引用されるのである。

尙準據規定としては前編中法規の項を適用するのであるが、特別の事情ある爲別に定められてあるものは主として左の如きものである。

- イ 荷物集配驛及其ノ區域
 - ロ 郵便物運送ニ關スル件
 - ハ 委託小荷物扱所ニ關スル件
 - ニ 荷物代金引換ニ關スル件
 - ホ 運賃、料金後拂扱ノ件
 - ヘ 運賃、料金豫納ノ件
 - ト 連帶運輸ニ關スル規則
 - チ 運輸帳表取扱手續
- 小荷物掛は執務に當り左の點に特に注意すべきである。
- イ 料程、重量、運賃及主なる着驛等を明瞭に記入せる早見表を作成し置き、執務上の能率増加と錯誤防止に

努むること

- ロ 必要あるときは東京市其の他の配達區域及其の受持驛を抜萃し置くこと
- ハ 荷物集配區域表の改正ありたる時は其の都度加除訂正を爲し常に完全なるものとなし置くこと
- ニ 關係規定類の改正は其の都度訂正し置くこと
- ホ 關係規定、達示類にして必要あるものは抜萃しおくこと
- ヘ 附近より季節的特産物等産出し又は年中行事等ある爲例年相當數量の荷物を取扱ふが如き場合は遺憾なき様注意すること
- ト 衡器を常に正確になし置き秤量を誤りなき様注意すること
- チ 荷物の保管は嚴重に爲すこと
- リ 運賃、料金の受授を正確にすること
- ヌ 收入金の取扱は特に慎重に爲し盜難等に罹らざる様注意すること

第二章 荷物取扱及運賃、料金

第一節 手廻品

手廻品とは旅客が鐵道に託送せず自ら車船内に携帯する物品を謂ふのである。手廻品の保管に就ては鐵道は一切其の責に任ぜない。

第一 車船内持込禁制品

手廻品は一般旅客乗車の車船室と同一車船室に持込むことになるから、他の旅客に迷惑を及ぼすもの又は迷惑を及ぼす虞あるものは之を鐵道に於て取締らねばならぬ。依つて斯くの如きもの即ち左の各號の一に該當する物品は之を車船内に持込むことを得ぬのである。

1 危険品 但し左記各號のものは持込んでも差支無い

(一) 銃用火薬類

イ 銃用實包又は銃用空包にして二百箇以内のもの

ロ 銃用雷管附藥莢にして四百箇以内のもの

ハ 銃用火薬類、緩燃導火線、又は玩具用普通火工品にして容器荷造共一疋以内のもの

之等イ乃至ハの物品を同時に持込む場合は、各制限數量を以て各携帯數量を除した商の和が一以内なることを要する。

(二) 燐寸、ライター、包装に用いた油紙、油布類衣服の清掃に用ひる燐詰揮發油及酒精等旅行中に使用する程度のもの

2 煖爐及焜爐（煖爐又は直に使用し得ざるものを除く）

3 死體

4 動物（愛玩用小鳥、小蟲類又は少量の魚介蝦類にして容器に容れたるものを除く）

貸切車船内に乗車船する旅客は、係員の承諾を得て相當小荷物運賃を支拂ひ犬及容器、荷造共百疋以内の動物を其の貸切車船内に持込むことを得る

5 不潔又は臭氣等の爲同乗の旅客に迷惑を及ぼす虞あるもの

6 車輛又は船舶を毀損する虞あるもの

7 座席又は通路を塞ぐ虞あるもの（腰掛の下又は網棚の上等に收容し得ざるもの）

第二 持込禁制品を車船内に持込んだ場合

改札掛、案内掛は入場旅客の手廻品に注意し禁制品を持込まんとする旅客に対しては夫々貨物、手荷物、小荷物又は附隨小荷物として託送せしめねばならぬ。

旅客が車船室に持込むことを得ぬ物品を車船内に持込み又は持込まんとした時は最近驛に下車せしめ、又は鐵道地外に退去せしめ、乗車券は前途無効として回収し、物品に對しては運賃、割増金等を收受し以て持込禁制品を定めた趣旨に副ふ様定められて居る。旅客が自己の物品を他の旅客の手廻品の如く装ひて無賃運送を圖つたときも同様である。

第三 手廻品の車船内受託

手荷物、附隨小荷物等は乗車前受託するのを原則とするが、乗車後に於ても之が受託を爲すことを得る。即ち一旦手廻品として車船内に持込んだものを託送申出のあつたとき、驛員無配置驛より乗車した場合、又は座席若

は通路を塞ぐ虞あるものを車船内に於て発見したるとき等は車船内に於て手廻品の受託を爲し、乗務員は手廻品切符を發行し運賃は著驛に於て收受するのである。

手廻品運賃は左記に依るのである。

- 1 手荷物として取扱ひ得るものなるときは手荷物運賃と同額の運賃
- 2 手荷物として取扱ひ得ざる物品にして附隨小荷物として取扱ひ得るものなるときは附隨小荷物運賃と同額の運賃
- 3 手荷物及附隨小荷物として取扱ひ得ざるものなるときは小荷物運賃と同額の運賃

第二節 手荷物

凡て旅行には何人も多少の携帯品を必要とする。之等旅行に必要な物品にして旅客の運送契約を前提として受託したものを手荷物と謂ふのである。

手荷物は所定の重量迄無貨運送を認め、旅客と同一列車で運送し以て旅客の利便を圖つて居る。

第一 手荷物の取扱を爲さざる物品

手荷物は旅客と同一列車で運送し無貨運送をも認めて居るのであるから、如何なる物品をも無制限に其の取扱を爲すことは出来ない。其の趣旨に副はぬものは之が取扱を爲さぬのである。左の各號の一に該當する物品は手荷物としては取扱はない。

- 1 一箇の長三米（運動用具、釣道具及大暮生活用品を除く）、容積一立方米又は重量百五十斤を越ゆるもの
- 2 臭氣を發し又は不潔なるもの
- 3 他の物品を汚損する虞あるもの
- 4 危険品
- 5 貴重品
- 6 動物（水に容れざる魚介蝦類を除く）
- 7 車輛類（不具者及病患者の乗用に供する特種車輛類、乳母檣を除く）、病人用擔架
- 8 死體及遺骨
- 9 樂器類、寫真機類、理化學器械類、度量衡検査用具
- 10 墾詰其の他の破損し易きもの（破損の虞なき様荷造せるものは受託差支なし）
- 11 荷造不完全のもの

第二 無貨運送重量

旅客は旅行するに際しては多少の携帯品を有するのを普通とし、時には之無しでは旅行の目的を達すること能はざるときさえも考へられ、旅行と携帯品とは密接な關係を有するものである。依つて旅客が旅行に必要な物品を手荷物として託送するときは、之に對し所定の重量迄は無貨運送を認めて居るのである。手荷物の無貨運送重量は左の通りである。

三等	旅客一人に付	三十疋
二等	同	四十疋
一等	同	六十疋

小兒に對しては此の各半分である。

無貨運送重量の計算方は左記に依る。

- イ 二枚以上の乗車券を以て託送ありたるときは、各乗車券に相當する無貨運送重量を合算した重量に依る。
- ロ 團體（又は貸切）乗車券を以て託送ありたるときは、實際旅客運賃を收受した人員に相當する重量を合算する。
- ハ 異級連絡乗車券を以て託送ありたるときは、上級と下級の乗車船區間の行程を比較し孰れか長き方の等級に依り、雙方同一なるときは上級に依り之を計算する。

第三 手荷物運賃

手荷物は前號に依り一定重量迄無貨運送を認めて居るが、之を超過した場合には其の超過重量に對し通常小荷物運賃と同額の手荷物運賃を收受する。

手荷物運賃の計算方は左記に依る。

- 1 原則として乗車券の經路と同一經路の行程（鐵道、航路、自動車及連帶線の行程は通算する）に依り計算する。
- 2 二箇以上あるときは其の合算重量に依り計算する。
- 3 途中取卸手荷物の運賃は取卸の都度之を別計算とする。
- 4 二回以上に亘り託送するときは其の全重量に就き無貨運送重量を計算する。
- 5 移住者割引旅客運賃に依る移住者の手荷物は、其の運賃の五割を低減する。但し其の最低運賃は十五錢である。

第三節 小 荷 物

小荷物は旅客とは關係無く、概して少量の荷物を旅客列車、汽船又は自動車を以て輸送するもので、貨物に比し左の如き點が著しく異つて居る。

- イ 貨物に比し概して少量の荷物である
- ロ 貨物に比し概して速達することを得る（旅客列車に依る故）
- ハ 貨物に比し扱物品の範圍が狭い（右同）
- ニ 貨物は宅扱が集貨、配達を爲し其の他は原則として集貨、配達をせぬが、小荷物は集貨を爲さないが又原則として配達の取扱を爲す
- ホ 貨物は一口と爲す個數の制限は無いが、小荷物は原則として一箇毎の計算である
- ヘ 貨物（宅扱を除く）は鐵道、自動車、汽船等連帶線に跨り運送する場合の運賃は各線毎の計算であるが、

小荷物運賃は各線の料程を通算した料程に依り計算する。

小荷物運送は従来稍々もすれば旅客運送の附隨的運送と看做されて居たかの如き觀があつたが、現在に於ては郵便小包又は鐵道貨物に比し幾多の特長を有するから此の點は一般によく認識せられ、之を利用するものも漸次増加し、之が鐵道輸送上に於ける地位も極めて重く現在にては重要な一部門を成すに至つた。之即ち主として其の運賃の低廉なること、配達及速達上の利便なること、其の他取扱の簡便なること等に因るものであるが、之が取扱に當つても常に之等の點に就きよく知悉して居らなければならぬ。

第一 小荷物の取扱を爲さざる物品

小荷物は旅客列車を以て輸送するものであるから、之が輸送に適せざる物品は小荷物としての取扱を爲さない。即ち左の各號の一に該當するものは小荷物の取扱を爲さない。

- 1 一箇の長さ三米、容積一立方米又は重量百斤を越ゆるもの但し死體、車輛類及鐵道省の定むる犬箱を以て運送する犬を除く
- 2 危険品
- 3 牧草
- 4 臭氣を發し又は不潔なるもの
- 5 他の物品を汚損する虞あるもの
- 6 荷造不完全なるもの

第二 小荷物の種類

小荷物として取扱ふ物品は頗る多種多様であるが、之を社會政策的見地其他より左の如き種類に分ち、種類に依り夫々運賃率を定めてある。此のことは荷物輸送上よりみるも當然なることと云はなければならぬ。

- 1 通常小荷物 第2號乃至第8號に該當せざる物品及第5號に該當する物品にして荷送人が特に通常小荷物の取扱を請求したもの
- 2 貴重品
- 3 家具及空容器類
 - イ 机及椅子
 - ロ 箱
 - ハ 籠及箆
 - ニ 樽及桶
- 4 新聞紙、雜誌、第三種郵便物の認可を受け閱讀に供する新聞紙、雜誌にして左の期間内のもの、但し發行日前にても受託することを得る
 - イ 新聞紙 發行の日より十日以内
 - ロ 雜誌 發行の日より百二十日以内
- 5 食料品

- イ 牛 乳
 - ロ 鮮 肉
 - ハ 生鮮魚介蝦類（運送を目的とした一鹽物、冷凍魚、一茹物等を含み生干物を含まず）
 - ニ 生 卵
 - ホ 生 野 菜
 - ヘ 生 果 物
 - 6 動 物（魚介蝦類を除く）
 - 7 死 體（木乃伊、胎兒の標本を除く）
 - 8 車輛類（解體して荷造を爲せるものは通常小荷物扱とす）
 - イ 自 轉 車
 - ロ 乳母車及乳母櫛
 - ハ 小兒車（自轉車、三輪車、足踏自動車等にして小兒の乗用に供するもの）
- 以上は取扱ふ物品に依り規定上定められた種類であり、之に依り運賃も異なるのであるが、又觀點を變へて取扱上の手續より左の如くに分類することも出来る。
- 1 代金引換小荷物

荷物の代金と引換に荷物の引渡を爲すべきことを鐵道に委託した小荷物である。但し左の如き物品は代金引換の取扱を爲さない。

(イ) 新聞紙 (ロ) 腐敗變質し易きもの又は死する處あるもの (ハ) 危険品 (ニ) 貨物引換證付のもの

- 2 貨物引換證附小荷物

代金引換小荷物を受託するときは、所定の手數料を收受し、代金引換小荷物切符を發行する
- 3 要償額表示小荷物

貨物引換證を發行した小荷物である。原則として之と引換で無ければ荷物の引渡を爲さない
- 4 表示料を收受する

要償額表示小荷物の場合賠償を受け得る限度を表示した小荷物である。此の場合は表示額に應じ所定の表示料を收受する
- 5 運賃割引小荷物

小荷物の普通運賃よりその何割かを低減した運賃で取扱ふ小荷物である。取扱を爲す場合は割引小荷物運賃の項に述ぶる通りである
- 6 貸切扱小荷物

小荷物の品名、發着區間、荷受人等を同じくするときは豫め託送驛に申込んで所定の貸切運賃を支拂ひ荷物車貸切の取扱を請求し得る
- 7 平均重量扱小荷物

金貨、金銀塊、補助貨幣、紙幣、銀行券、軍用手票、死體等を貸切運送するときは、附添人を附さねばならない

手小荷物

一八〇

小荷物は原則として一口一箇毎の計算であるが、品名、發着區間其の他の運送條件同一の小荷物（特別扱新聞紙、雜誌、死體、車輛類を除く）は二箇以上二十箇以内同時託送の場合には之を一口となすことを得る。

7 配達小荷物、驛留小荷物
小荷物は原則として配達區域内に限り無料にて配達するのであるが、荷物が其の區域外なるとき又はその他の爲荷送人の請求あるときは之を驛留と爲すことを得る

8 分載、閉糞郵便物
郵便物は一般に郵便専用車室を以て輸送し通信局長がその積卸を行ふのであるが、分載及閉糞郵便物は一般荷物と同様荷物車を以て輸送し鐵道係員が積卸を行ふのである

9 無貨運送小荷物
(イ) 職員及家族の死體並 (ロ) 震災、水害其の他非常災害等るとき狀況に應じ其の都度達示を以て救恤品、慰問品等の運賃を低減し又は之が免除の取扱を爲す

第三 小荷物運賃

小荷物運賃は原則として發着驛間の距離に依り所定の地帯別に區分した料程と小荷物の種類及重量に依り算出するのである。小荷物運賃は別に定めある場合の外原則として荷物受託の際荷送人より收受する。

(一) 小荷物運賃

重量	一疋迄	二疋迄	四疋迄	六疋迄	九疋迄	十二疋迄	以上六疋迄 ヲ増ス毎ニ
八十斤迄	一五	二〇	二五	三〇	三五	四〇	一〇
二百四十斤迄	一五	二〇	二五	三五	四五	五五	二〇
四百八十斤迄	一五	二五	三五	四五	六〇	七五	三〇
八百斤迄	一五	二五	四〇	五五	七五	九五	四〇
以上四百斤迄 ヲ増ス毎ニ	五	一〇	一五	二〇	二五	三〇	一〇
最低運賃	十五錢						

2 貴重品運賃
通常小荷物運賃の二倍
最低運賃三十錢

3 家具及空容器類運賃
通常小荷物運賃の二倍
最低運賃三十錢

4 新聞紙雜誌運賃
運送距離の遠近に拘らず一疋に付一錢三厘の割合とし其の最低運賃を四錢とす但し特別扱新聞紙雜誌にして一定の驛より毎月八百疋以上託送のものに在りては運送距離の遠近に拘らず一疋に付八厘の割合とし其の最低運賃を三錢とする

5 食料品運賃
イ 運送距離二百五十斤、重量五十疋迄のもの

手小荷物

重量	二十斤迄	二十五斤迄	三十斤迄	三十五斤迄	四十斤迄	四十五斤迄	五十斤迄
一 一 斤迄	二五	三〇	三五	四〇	四五	五〇	五五
二 二 斤迄	三〇	三五	四〇	四五	五〇	五五	六〇
三 三 斤迄	三五	四〇	四五	五〇	五五	六〇	六五
四 四 斤迄	四〇	四五	五〇	五五	六〇	六五	七〇
五 五 斤迄	四五	五五	六〇	七〇	八五	一〇〇	一〇五
六 六 斤迄	五五	六〇	六五	七五	九〇	一〇五	一一〇
七 七 斤迄	六〇	六五	七〇	七五	八五	一〇〇	一〇五
八 八 斤迄	六五	七〇	七五	八〇	九〇	一〇五	一一〇
九 九 斤迄	七〇	七五	八〇	八五	九五	一一〇	一二〇
十 十 斤迄	七五	八〇	八五	九〇	九五	一一〇	一二〇
十一 十一斤迄	八〇	八五	九〇	九五	一〇〇	一一〇	一二〇
十二 十二斤迄	八五	九〇	九五	一〇〇	一〇五	一一〇	一二〇
十三 十三斤迄	九〇	九五	一〇〇	一〇五	一一〇	一一五	一二〇
十四 十四斤迄	九五	一〇〇	一〇五	一一〇	一一五	一二〇	一二五
十五 十五斤迄	一〇〇	一〇五	一一〇	一一五	一二〇	一二五	一三〇
十六 十六斤迄	一〇五	一一〇	一一五	一二〇	一二五	一三〇	一三五
十七 十七斤迄	一一〇	一一五	一二〇	一二五	一三〇	一三五	一四〇
十八 十八斤迄	一一五	一二〇	一二五	一三〇	一三五	一四〇	一四五
十九 十九斤迄	一二〇	一二五	一三〇	一三五	一四〇	一四五	一五〇
二十 二十斤迄	一二五	一三〇	一三五	一四〇	一四五	一五〇	一五五
二十斤以上	六〇	七五	八〇	九五	一一〇	一二五	一四〇

口 其の他のもの 通常小荷物運賃と同額

6 動物(魚介蝦類を除く)運賃

イ 鐵道省所定の犬箱を以て運送する犬

五十斤迄 一頭に付七十五錢 最低運賃七十五錢

五十一斤以上は五十斤迄を毎斤に

同 十五錢

ロ 學術研究の用に供する動物

通常小荷物運賃と同額

ハ 初生雛、龜類、食用蛙、沙蠶、蚯蚓

通常小荷物運賃と同額

ニ 其の他の動物

通常小荷物運賃の二倍

最低運賃三十錢

7 死體運賃

イ 學術研究、犯罪捜査又は裁判上の鑑定の用に供する死體

一體一杆に付十五錢

最低運賃五圓

ロ 其の他の死體

一體一杆に付二十五錢

最低運賃八圓

8 車輛類運賃

イ 自轉車、乳母車、乳母櫓

一輛一杆に付二錢

最低運賃六十錢

ロ 小兒車 通常小荷物運賃と同額

前項中學術研究の用に供する動物の荷送人は、關係學校又は醫學に關する研究所發行の證明書を提出せねばならず、又死體の荷送人は死亡證書類の寫を添へて豫め託送驛に其の申込を爲さねばならない。

手小荷物

(三) 計算方

小荷物運賃の計算方は左記各號に依る。

- 1 鐵道、航路及自動車に跨り運送する場合の料程は之を通算する
發著區間の最短経路の料程に依り計算し、短距離となる運送線あるときは實際の運送経路に拘らず其の最短となる経路の料程に依る

料未滿の端數は一籽に切上げる

- 2 一箇毎に計算する。但し品名、荷造、發著區間、荷送人、荷受人等を同じくする一口數個の小荷物は、其の總重量を總箇數を以て除した一箇平均の重量に依り計算することを得る
- 3 重量は實重量に依り、疋又は應未滿の端數は一疋又は一應に初上げる
- 4 一箇の荷物中に運賃の異なる物品を混入した場合は、其の物品中最高率のものに依り計算する
- 5 特別扱新聞紙雜誌の運賃は豫納とし所定に依り計算する

(三) 割引小荷物運賃

小荷物は旅客又は貨物等と異り季節に依り又は特約に依り運賃の割引を爲して出荷を奨励するが如きことはせぬのであるが、左の小荷物に對しては特に各相當の小荷物運賃より五割を低減するのである。

- 1 連帶運輸の取扱を爲す他の鐵道、軌道、航路又は自動車に於て使用する運輸帳表類にして、同鐵道、軌道等を荷受人としたもの
- 2 陸海軍の糧食、被服、陣具、工銀、兵器具、天幕、軍用鳩等の公用小荷物

3 放鳩訓練の爲運送する傳書鳩及通信の爲運送する新聞社又は通信社の傳書鳩

4 圖書館と市町村役場、學校、青年團(處女會を含む)との間を往復する巡回書庫

右の場合第2號の公用小荷物の荷送人は公用たることの證明書、第3號の傳書鳩に在りては資源局發行の證明書、第4號の巡回書庫に在りては市町村長又は官公立圖書館長發行の證明書を提出せねばならない。

第四 小荷物の配達

小荷物は原則として、所定の區域内に限り無料にて配達する。此の配達を爲す區域は配達驛より大略六籽以内を標準として地方の状況に依り之を定め、「荷物集配區域」中に詳細に表示されて居る。然し乍ら小荷物として取扱ふ物品の中には、配達を爲す上に不都合を生じ之に適せぬものがある。依つて其等のもの即ち左に掲ぐるものは配達の取扱をせぬのである。勿論配達を爲し得るものであつても荷送人の請求あるときは驛留と爲すことを得る。

左の物品は配達せず。

- 1 貴重品(象牙、鼈甲、珊瑚及其の各製品、美術品及骨董品、容器、荷造共一疋の價格四十圓の割合を超ゆるものを除く)
- 2 レントゲン管球、太陽燈發光管、水銀制流器の類、ネオン管
- 3 貨物引換證を發行した小荷物
- 4 運賃割引の取扱を爲したる小荷物

- 5 遺骨
 - 6 新聞紙、雜誌
 - 7 食料品運賃に依る食料品
 - 8 水に容れたる魚介蝦類
 - 9 動物（魚介蝦類を除く）
 - 10 死體
 - 11 車輛類（小兒車を除く）
 - 12 貸切扱小荷物
 - 13 無貨返送品
- 但し左に掲ぐるもののみは別に配達料を支拂ふときは配達の取扱を爲す
- 1 運賃割引の取扱を爲したる小荷物但し動物（魚介蝦類を除く）及車輛類を除く
 - 2 特別扱以外の新聞紙、雜誌
 - 3 食料品運賃に依る食料品（水に容れたる魚介蝦類を除く）
 - 4 無貨返送品

第五 空容器の無貨返送

- 1 小荷物として運送した牛乳又は生鮮魚の運送に用ひた空罐又は空容器にして、其の運送距離二百五十杆以

内のものは左の要件を具備した場合に限り其の發驛迄無貨返送の取扱を爲すのである。

- イ 構造堅固にして破損の虞なきもの
- ロ 液汁の漏出を完全に防ぎたるもの
- ハ 取扱に便なる様把手其の他の裝置を施したるもの
- 2 特別扱新聞紙、雜誌の包装布にして、左の各號の要件を具備するものは其の發驛迄無貨返送の取扱を爲すのである
- イ ズツク又は之に準すべき丈夫なる布にて造りたるもの
- ロ 豫め鐵道の承認を受けたるもの
- 3 驛備附を承認した私有犬箱を其の備附驛に返送するときは無貨にて之が返送を爲すのである

第四節 附隨小荷物

第一 附隨小荷物と爲し得る物品

附隨小荷物は旅客の旅行に附屬する物品で手荷物と爲し得ないものを附隨小荷物として託送したもので、その性質上旅客と同一列車で運送するを原則とする。

附隨小荷物として託送を爲し得るものは左の物品に限る。

- 1 貴重品

手小荷物

一八八

- 2 動物(容器、荷造共百疋を超える犬以外のものを除く)
 - 3 人力車、人力橋、病人用運搬車、自轉車、自動自轉車、小兒車 一人に付一輛
 - 4 商品運搬車(容積二立方米又は運送距離二百秆以内のもの) 一人に付一輛
 - 5 病人用擔架(戸板の如き擔架代用品を含む) 一人に付一臺
 - 6 行商品(貴重品を除く)一箇の長三米、容積一立方米、重量八十疋又は運送距離二百秆以内のもの
 - 7 樂器類、寫真器類、理化學器械類、度量衡檢査用具、墾詰其の他の破損し易きもの
一箇の長三米、容積一立方米又は重量百五十疋以内のもの
- 左に該当するものは假令以上の物品であつても附隨小荷物として託送することは出来ない。
- 1 臭氣を發し又は不潔なるもの
 - 2 他の物品を汚損する虞あるもの
 - 3 荷造不完全なるもの

第二 附隨小荷物運賃

附隨小荷物の運賃は左の通りである。

- 1 人力車、人力橋 一臺一秆に付 四 錢 最低運賃 一圓二十錢
- 病人用運搬車 一臺一秆に付 四 錢 最低運賃 一圓二十錢
- 病人用擔架 一臺一秆に付 四 錢 最低運賃 一圓二十錢

2 自轉車

- 百秆迄 一輛に付 四十 錢
- 百一秆以上 一輛一秆に付 二 錢
- 3 自動自轉車 一輛一秆に付 六 錢 最低運賃 二 圓
- 4 商品運搬車 一輛一秆に付 三 錢 最低運賃 八十 錢
- 5 行商品

秆程	重量			
	五十秆迄	百秆迄	百五十秆迄	二百秆迄
二十疋迄	二五錢	三五	四五	五五
四十疋迄	四〇錢	五五	七〇	八五
六十疋迄	五五錢	七五	九五	一一五
八十疋迄	七〇錢	九五	一二〇	一四〇

- 6 動物(魚介蝦類を除く) 小荷物動物運賃と同額
- 7 前各號以外のもの
 - イ 貴重品 小荷物貴重品運賃と同額
 - ロ 車輛類 小荷物車輛類運賃と同額
 - ハ 其他 通常小荷物運賃と同額

手小荷物

一八九

尙前掲第1號乃至第5號の物品で其の容積が一・五立方メートルを越ゆるものは各其の運賃の二倍とする。
 附隨小荷物の運賃を計算するときは、旅客の乗車券と同一経路（特に近距離線經由の請求あるときはその指定経路）の料程に依つて一箇毎に之を計算する。但し天秤棒にて擔ふ行商品に對しては其の箇數には關係せず一荷（天秤棒共）を一箇と看做す。

第五節 荷物取扱

荷物扱者は常に荷主より受取つた荷物を異狀無く成可く速に送先迄届けることを念とすべきである。
 手小荷物の受託は左記に依るのである。

第一 受託

1 受託

- イ 旅客又は荷送人は荷物託送の際其の種類、性質を明告しなければならない
- ロ 旅客又は荷送人は荷物託送の際要償額表示料を支拂つて要償額の表示を爲すことを得る
- ハ 荷物の重量は原則として受託の際鐵道に於て之を秤量する
- ニ 手荷物及附隨小荷物は乗車券の通用期間内に限り（前賣したる乗車券に在りては其の使用開始前にも託送することを得る）之が託送を爲すことを得る。又連續したる乗車券を併用するときは其の全區間に對

し之が託送を爲すことを得る

- ホ 定期乗車券所持者は手荷物及附隨小荷物の託送を爲すことを得ない。但し行商人に限り其の携帯する空容器を手荷物として、又其の行商品、商品運搬車又は自轉車を附隨小荷物として託送することを得る
- ヘ 手荷物及附隨小荷物を託送するときは列車、汽船又は自動車の相當出發時刻前（五分）に之を爲すべきで、その出發間際に託送したる爲其の乗車列車等に積載すること能はざる場合は、旅客は之が遲滞に付異議を述ぶることを得ない
- ト 手荷物は驛留を原則とするが配達區域内に限り配達料を收受して配達の取扱を爲すことを得る
- チ 手荷物及附隨小荷物は一口全部の途中取卸を爲し之が再託送を爲すことを得る
- リ 小荷物は特に制限したる場合の外は受託時間に制限を付せない。但し運輸上必要あるときは其の受託を制限又は停止することを得る
- ヌ 品名、荷造、發着區間、荷送人、荷受人其他運送條件を同じくする小荷物（死體、車輛類及特別扱新聞紙、雜誌を除く）を二箇以上二十箇迄同時に託送するときは、荷送人の請求に依り之を一口として取扱ふことを得る
- ル 受託に際しては手荷物及附隨小荷物にありては乗車券を査閲し、其の裏面（回数乗車券は表面）に手荷物は㊦、附屬小荷物は㊧の印を押捺すること（定期乗車券を除く）
- ヲ 荷物の種類、性質、長、容積及重量が手荷物、小荷物又は附隨小荷物として取扱を爲し得べきものなりや否やを確認すること

- ワ 荷物に毀損、濡損等の異状無きや否やを確認すること、但し小荷物は濡損其の他の異状あるものと雖も荷造完全にして之に因りて生じたる損害を荷送人に於て負擔するときは受託することを得る
- カ 荷造及荷札の完全なることを確認すること（荷造は荷物の性質、形状、重量、運送距離及積換回数等に應じ運送中の取扱に堪ゆる程度のものとする）
- ヨ 秤量は正確にすること
- タ 荷物の送先驛を確認すること
- レ 要償額の表示無き驛留無貨手荷物を受託するときは手荷物合符を發行すること
- ソ 有貨手荷物、配達手荷物又は要償額の表示ある手荷物は手荷物切符を發行すること
- ツ 小荷物に對しては小荷物切符を發行すること
- ネ 附隨小荷物に對しては自轉車切符の備付ある驛に於て運送距離百軒迄容積一・五立方米以内の自轉車に對しては自轉車切符を使用し、其の他の場合は小荷物切符を發行する
- ナ 移住者の割引乗車券に依り無貨運送重量超過の手荷物を受託するときは割引證を確認すること
- ラ 配達を爲すべき荷物なるときは其の配達先が配達区域内なりや否やを確認すること
- ム 手荷物にして所定の市内宛配達付のものなるときは乗車券の著驛に關係なく配達受持驛を著驛と看做し取扱ふこと
- ウ 航路に依り運送する荷物及一口數箇の荷物にして荷物切符類の括付を爲さざるもの、遠距離運送のもの又は積換回数多きもの等に對しては驛名札を附すること

第二 荷 票

鐵道で取扱ふ荷物は頗る多く其の性質、形状も種々雑多であから、其等荷物中特殊の注意を喚起する必要があるものは、取扱者には何人にも一見して之を識別し得る様にしておかねばならない。依つて之等の荷物に就ては荷票なるものを附して之を表示して居る。

荷票は左の通りである。

イ 取扱注意荷票

破損し易き物品其の他取扱上特に注意を要すると認むる荷物に對しては、赤色地に白色にて「取扱注意」と抜きたる荷票を附する

此の荷物に對しては取扱注意の荷票を附する外、切符乙・丙片の裏面及驛名札に赤色にて直徑約六糎の○印を表示する

ロ 貴重品荷票

貴重品及要償額の表示ある荷物には、白地に赤色にて※印を表示した荷票を附する

ハ 引渡注意荷票（小荷物のみ）

代金引換小荷物、貨物引換證を發行した小荷物及運賃、料金を着拂とした荷物には、青色地に「引渡注意」と白抜した荷票を附する、但し貸切扱の場合を除く。

第三 運送

手小荷物は前にも述べた様に旅客列車、汽船又は自動車をも以て運送するのを原則とし、局長の指定する場合の外は速達する列車、汽船又は自動車に依り運送するのである。運送経路が二途以上ある場合に於ける輸送経路は左記に依るのである。

1 手荷物、附随小荷物及託送手廻品は乗車券と同一経路（遠距離線經由の乗車券所有者が近距離に由り運送の請求を爲したるときは其の経路）に依り運送する。

2 小荷物は鐵道に於て定めた経路（運送経路を特約したるものを除く）に依り運送する。

荷物の積込、中繼又は取卸等の際に於ける係員相互間の受授には積卸受授證又は中繼受授證を使用し、荷物と受授證とを對照して過不足其の他異状なきことを確めた上受授證と共に之を受授するのである。

荷物の取扱は叮嚀を旨とすべきことは勿論であるが、尙敏活に之を爲し、積附等に當つては左記の點等特に注意すべきである。

- イ 品質、形状を考慮し適當なる積附を爲すこと
- ロ 流動物又は他の荷物を汚損せしむるが如きものは上積と爲さざること
- ハ 蠶種、生繭の如き孵化し易きもの又は鮮魚、鮮肉、野菜、松茸等の腐敗變質し易きもの及び動物は通風の良好なるところを選びて積附を爲すこと
- ニ 片積を避くること

ホ 積重ねを爲すときは顛落の虞なき様注意すること

ヘ 貴重品は成るべく棚又は櫃に收納すること

ト 途中の積卸に便なる様成るべく驛順に積附を爲すこと

チ 荷物車の戸口附近には相當の餘地を存し積卸又は繼送に便ならしむること

荷物の積卸は原則として鐵道の負擔であるが、死體及貸切扱小荷物の積卸は荷主の負擔である。しかし學術研究、犯罪捜査又は裁判上の鑑定用に供する死體は鐵道に於て之を爲すのである。小荷物は通常は概して少量の普通の物品であるから、之が運送に當り附添人の問題の如きは起らぬのであるが、左の如き場合は特殊の看守又は保護を必要とするから、其の小荷物の積載車又は汽船に附添人を乗車船せしめねばならぬのである。附添人は其の區間の三等乗車券を購求して乗車船驛の入缺を受け運送終了後は着驛に之を交付するのである。

イ 死體（學術研究、犯罪捜査又は裁判上の鑑定用に供するものを除く）の運送を爲すとき

ロ 荷物車を貸切と爲し金貨、金銀塊、補助貨幣、紙幣、銀行券又は軍用手票を運送するとき

右の外荷物車を貸切と爲す場合は荷送人は必要に依り附添人を附することを得る。

第四 引渡

荷物運送の約束は荷物を何等の異状無く無事荷受人に引渡すことに依り終了する。引渡は一旦鐵道に託された荷物を旅客又は荷受人に渡すのであるから、荷物切符類と對照し過不足其の他異状なきことを確認した上之を爲すのである。

荷送人は小荷物託送後六ヶ月以内に限り、發驛又は著驛に對し其の引渡月日の證明の請求を爲すこと得る。又荷主の責に歸すべき事由に依り、驛留のものは引取を爲すべき旨の通知を發したる日、又配達のものは配達に附したる日より十五日間を経過するも荷受人に引渡すことを得ぬ小荷物は、荷送人の費用を以て發驛に之を返送するのである。

一 引 渡

荷物の引渡は左記に依る

驛留のもの

イ 原則として手荷物合符又は切符甲片と引換に引渡を爲す

ロ 貨物引換證を發行した小荷物は該證券と引換に引渡を爲す

ハ 特別扱新聞紙、雑誌は荷受人が豫め提出しておいた印鑑と同一の印章に依り引渡を爲す

ニ 已むことを得ざる事由に依りイに依り難きときは、小荷物に在りては小荷物到着通知書又は其の他參考書類に依り、其の他の荷物に在りては在中品明細書に依り、鐵道に於て正當権利者なりと認めたるときは旅客又は荷受人の受領印を徴して之が引渡を爲し、又鐵道に於て正當権利者なりと認め難き場合は資力信用充分なりと認むるものを保證人とする保證狀と引換に荷物の引渡を爲すのである

配達のもの

イ 届先に於て切符乙片に受領印を徴し引渡を爲す

ロ 荷物配達人は配達荷物の交付を受けたるときは迅速に配達を完了すべきであるが、大略左の標準に依

り配達せしむる様にせねばならない

(一) 午前に交付を受けたるものは當日中

(二) 午後に交付を受けたるものは遅くも翌日午前中

二 引 取 期 間

驛留荷物の引取を爲すべき期間は左の通りである。

イ 死 體 到着したるときより六時間

ロ 其の他のもの 引取を爲すべき旨の通知を發したる日(通知を發せざるものは到着したる日)より二日間

此の期間を経過するも引渡の請求無きときは其の後の日數に對し保管料を收受する。

配達のもので荷受人の居所不明其の他の事由に因り配達不能の爲持戻つた荷物の引取期間は配達に附した日より二日間である。

三 引 渡 期 間

引渡期間とは鐵道が旅客又は荷送人より荷物を受取つてから運送終了後荷主に引渡を爲す迄の期間を謂ふのである。此の期間を経過するも荷物の引渡無きときは之を延着とし、延着に因り損害を受けた場合は之が賠償の責に任するのである。引渡期間は左の各號の期間を合算する。但し手荷物の引渡期間は途中取卸を爲す毎に打切計算を爲すのである。

イ 發送期間(車船内受託の場合は之を加算せず)

手小荷物

運送の爲に受取りたる日

口 輸送期間

(一) 鐵道及自動車 運賃計算経路の杆程(航路を介する鐵道及自動車の杆程は之を通算する) 四百
杆迄毎に 一日

(二) 航路

稚内・大泊港間 二日
下關・釜山間 二日
其の他の航路 一日

ハ 接續期間(荷物が鐵道より稚内・大泊港間航路に跨り運送せられ同航路が毎日運行せざる場合に限り
之を加算する)

荷物が稚内に到着したる日より次の運行日迄の日數

ニ 集配期間(集荷期間は荷扱所に於て集荷したる小荷物に限り之を加算する)
集配各 一日

鐵道の責に歸すべからざる事由に因り延着した場合は、其の遅延日數だけ引渡期間は延長せられたものと看
做し、又驛留手荷物、附隨小荷物又は託送手廻品は其の引渡準備を爲したるとき、驛留小荷物は引取を爲すべ
き旨の通知を發したるときは、其の後の期間に付ては鐵道の責に歸すべき事由ある場合を除き、引渡期間は之
を超過せざるものと看做すのである。

第六節 處分變更及追徴拂戻

旅客又は荷主が荷物の託送を爲すときは、目的の着驛又は届先迄を通じて託送するのが普通であるけれ共、種
々の事情に依り一旦託送したものを取消し又は着驛、荷受人等を變更する必要が生じて來ることがあらう。斯く
の如き場合に於ては其の旨を申出で之が取扱を請求することを得るのであるが、之等變則の取扱を處分又は變更
と稱し、處分、變更に依つて生じたる運賃、料金の過不足を精算することを追徴又は拂戻と謂ふのである。

處分又は變更の請求は旅客、荷送人又は貨物引換證等の所持者が之を爲すので、此の場合には切符甲片又は貨
物引換證を呈示して其の旨申出るのである。但し運輸上支障を生ずる虞あるときは其の請求に應じない。

此の處分又は變更とは左の如きものを謂ふのである。

- 1 託送取消
- 2 發驛への返送
- 3 荷受人變更(特別扱新聞紙雜誌及貸切扱以外の小荷物に限る)
- 4 着驛變更(特別扱新聞紙雜誌及貸切扱小荷物を除く)
- 5 運送経路の變更(手荷物、附隨小荷物及託送手廻品に限る)
- 6 引渡の差止又は其の解除(特別扱新聞紙雜誌及貸切扱以外の小荷物に限る)
- 7 配達の請求又は取消、届先の變更

此の場合に於ては處分手數料を收受する外既收の運賃、料金と夫々所定に依り計算した運賃、料金を比較し不足額は追徴し、過剩額は拂戻を爲すのである。處分又は變更の請求を受け荷物及運賃、料金の處理を爲す場合は手小荷物變更切符に依り處理するのである。

第七節 事故及錯誤

荷物に限らず凡べて鐵道に於て運送を引受けたものは、其の目的を完全に果す迄は何等の支障も無く送達せしむべきは云ふ迄も無いが、旅客、荷主の責に因り又は係員の錯誤に基き若くは鐵道の都合に因つて事故發生し又は錯誤を生ずることがある。此の場合に於ては夫々所定の取扱を爲し、尙規則の定むる所に依り損害賠償の需にも應ずるのである。

第八節 料 金

一般には運賃とは荷物運送の完了に對して支拂ふ報酬であり又運送の對價でもあるが、運賃以外に荷物取扱上旅客又は荷主より收受するものを料金と謂ふのである。
料金の種類及料金額は左の通りである。

一 要價額表示料

イ 手荷物	表示額百圓迄毎に	七錢	最低料金十錢
ロ 貴重品	同	七錢	同 十錢
ハ 動物	表示額千圓迄に付ては百圓迄毎に	三十錢	
	同千圓を超える額に付ては百圓迄毎に	五十錢	
ニ 其の他の荷物	表示額百圓迄毎に	四錢	最低料金十錢

二 引渡證明料

一件に付 十錢

三 保管料

一箇一日に付 十五錢

イ 手荷物

ロ 小荷物

1 貴重品、家具及空容器類	同	二十錢
2 動物（初生雛、龜類等を除く） 車輛類（小兒車を除く）	同	三十錢
3 貸取扱小荷物	同	一圓
4 其の他の小荷物（死體を除く）	同	十錢
ハ 附隨小荷物		
1 貴重品	同	二十錢
手小荷物		

手小荷物

動物(初生雛、龜類等を除く)

2 車輛類(小兒車を除く)

一箇一日に付 三十錢

病人用擔架

3 其の他のもの

同 十錢

ニ. 託送手廻品

1 手荷物として取扱ひ得る物品

手荷物保管料に同じ

2 手荷物として取扱ひ得ざる物品で附隨小荷物として取扱ひ得る物品

附隨小荷物保管料に同じ

3 其の他の物品

小荷物保管料に同じ

四 配達料

一箇に付 十錢

五 處分手數料

イ 荷物發送前なる場合

一口一回に付 十錢

ロ 同 發送後なる場合

同 二十錢

六 荷物車廻送料(荷物車貸切の爲他驛より廻送を爲したる後託送取消を爲したるとき荷送人より收受するもの)

イ ボギー車

一輛一杆に付 十錢

ロ 四輪車

同 五錢

七 荷物車留置料(貸取扱小荷物の積込を爲すべき旨の通知を發したる後託送取消の請求に應じたるとき荷送

人より收受するもの)

イ ボギー車

二時間又は其の未滿毎に

四圓

ロ 四輪車

同

二圓

第九節 携帶品一時預

旅客は多少の携帶品を有するのを普通とするが、乗車中に非ざる場合に於ては所用等の爲旅客自ら携帶するのに支障ある場合も考へられる。斯くの如き場合に於ては之が保管を一時驛に託することが便利である。此の携帶品の一時預は旅客又は荷物運送とは直接何等の關聯をも有せぬのであるが、之は旅客の便宜を計る趣旨より此の制度が制定されて居るのである。但し左の物品は之が取扱を爲さない。

1 驛の設備上保管に適せざる長尺物及容積、重量過大なるもの

2 危険品

3 他の物品を汚損する虞あるもの

4 不潔なるもの又は臭氣を發するもの

5 腐敗、變質し易きもの

6 車輛類(自轉車、乳母車、乳母櫓及小兒車を除く)

7 貴重品

手小荷物

8 動物

9 死體

10 荷造不完全にして保管に適せざるもの

一時預と爲すことを得る期間は預入の日より十五日以内とし、一時預品を受付くるときは一時預切符を發行交付し、引渡を爲すときは之と引換に引渡を爲す、但し切符紛失等の際は保證狀に依り引渡す。
一時預料は左の通りとし預入の日より十一日以後は其の二倍とする。

- 1 自轉車、乳母車、乳母櫛 一輛一日に付 三十錢
- 2 右以外のもの 一箇一日に付 十錢

第二章 連帶手小荷物運送

連帶運輸に就ては前編(旅客)第六章に於て述べた通りであるが、連帶手小荷物の取扱に就ても大體に於て省と同様の步調をとることとし之に據り難きもの、又は特種の取扱を爲すものは各其の所定の制限に依ることとなるのである。例へば代金引換扱は其の取扱が一般小荷物に比し稍々複雑であるから、未だ之を全連帶驛に取扱はしむるの機運にも達して居らないので、之が取扱驛は特定の驛に制限されて居るが如きである。
尙連帶手小荷物運輸に關する主たる事項は左記の通りである。

第一 連帶運賃

連帶運輸の場合に於ける手小荷物運賃は旅客運賃と異り、各線の營業料程を通算し省所定の賃率に依り算出するのを原則として居る。右は地帯制を採用して取扱上の簡便を期すると共に、運賃の負擔を可及的に輕減せしむるの見地より斯く規定されて居るのである。

又運送經路二途あるときの運賃は左記に依るのである。

- イ 鐵道に由るもの
省社線間の最短經路の料程に依り運賃を計算し、實際の運送は省の定むる所に依る。従つて小荷物は常に實際運送經路の如何に拘らず、連帶省社線間の最短經路に依り運賃の計算を爲すこととなる。
- ロ 航路に由るもの
社航路に由るものは鐵道相互間の場合とは其の取扱を異にするものがある。即ち社航路に關しては常に荷主の指定經路に依り輸送し且其の經路に依り運賃を計算するのである。内地鮮滿間に發着するものは常に航路を介在することとなるから、經由航路に就ては荷主の指定を認め、運賃も亦指定經路に依ることとし、内地及鮮滿の各鐵道間の輸送は鐵道所定とし、運賃は最短經路に依り計算する。只鮮滿側鐵道にして二以上の接續個所ある場合のみは、其の經由個所を指定せしめることとなつて居る。之は鮮滿の發着するものは通關處理上接續個所を豫め決定しおく必要があるからである。

第二 連帶運輸區域

イ 手荷物、附隨小荷物

手荷物は旅客の旅行に必要な物品であつて、旅行契約を前提としてのみ取扱ふものであり、且一定重量迄は無賃運送を認め旅客と同一列車にて運送するのを本旨として居る。従つて連帶運輸の場合と雖も其の旅客の大部分は手荷物の運送を必要とするものとみて差支無く、又運輸規程の定むる所に依り鐵道は旅客携帯手荷物の無賃運送の義務があるから、旅客連帶運輸を爲す場合は之に附隨して手荷物運送をも爲すこととし、其の連帶區域は原則として旅客連帶運輸の區域と同一である。附隨小荷物は手荷物と異り必ずしも旅行に必要なる物品とは限らぬが、旅客に附隨して運送さるる點は手荷物と同様であるから、其の連帶運輸區域も手荷物と同様原則として旅客連帶運輸區域と同一である。

ロ 小荷物

連帶小荷物運賃は前述の如く地帯制を採用して居り、其の料程は通算するのであるが、其の取扱區域に就ては旅客連帶運輸の場合の如くに制限的とせずして之を開放的と爲し、原則として其の連帶運輸區域には制限を付さない。即ち鮮滿等税關々係のあるものを除いては、原則として省社如何なる形態の組合せの連帶運輸を爲すも妨げ無いのである。

右は關係従事員の内部的取扱が比較的簡單に爲すことを得るのと、又取扱區域の開放に依り利用範圍を擴大し、以て小荷物運送を積極的に誘致し様とする趣旨より斯く定められて居るのである。

貨物

第一章 總說

第一節 貨物運送の意義

鐵道に於ける貨物運送とは運送人たる鐵道が營業として、法令の規定に従ひ、一般貨主のために貨物の運送を爲すの謂である。

貨物は貨車に積載して貨物列車に依つて運送するを通例とするが、自己の車輪を以て軌道上を運轉する機關車、客車等の車輛類は貨車に積載せず其のまゝ列車に連結して運送する。又列車も常時貨物列車の運轉しない區間では混合列車又は旅客列車の後付として輸送するのである。

第二節 貨物の意義

鐵道に於ていふ貨物とは運送人たる鐵道と荷送人との間に締結された運送契約に基いて目的地に運送する總ての物品を指していふのである。

第三節 貨物の等級

鐵道の貨物として取扱はれるものの種類は、全く多種多様數限りなくあるが、各種の貨物に對し、運賃を適當に課するため、各種の貨物を體系的に分類し、二百二十九の品類に分ち、更にそれを約二千二百の品目に細分して等級を定め、一級から十級までに區別してゐる。之を普通等級と謂ふのである。此の外に生活必需品や産業振興上必須のものに對しては別に十一級から二十級までの等級がある。之を特別等級と稱してゐる。貨物の扱種別は第四節に述べる通り宅扱、小口扱、應扱、貸切扱の四種に分たれて居るが、其の中等級の適用を受けぬ扱は宅扱のみである。今各扱の適用等級及主なる品目を例示すれば次の通りである。

イ 小口扱の等級

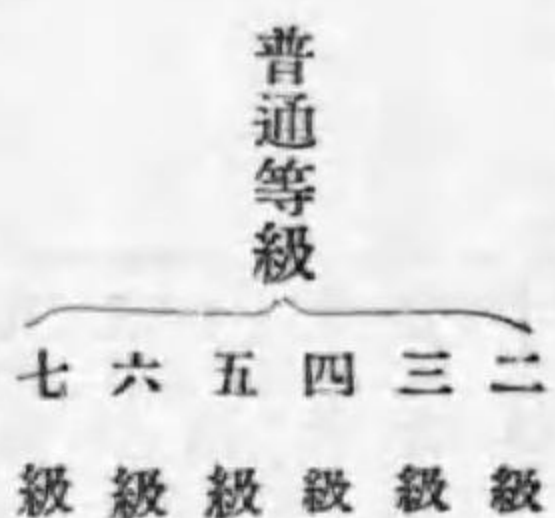
- 一級 絹布、水晶製品、菓蒲團、經木モール等の高價品又は嵩高品
- 二級 化粧品、掛時計等一級に亞ぐ物品
- 三級 綿衣類、菓子、牛紙等の一般需用品
- 四級 晒木綿、ホーロー引洗面器等の粗製品又は日用品
- 五級 硝子、鐵管、銅、亞鉛等の原料品又は粗製品
- 六級 ポロ、古新聞、芝、瓦等
- 十一級 鮮魚、鮮肉等
- 十二級 味噌、醬油等
- 十三級 米、麥等

普通等級

右の外一級品貨率の五割、十割、十五割、二十割、五十割、百四十割増を爲すものがある。之等の貨物は等級表上に⑤⑩⑮⑳㉑㉒等の表示があつて、品目を例示せば次の様な危険品、高價品、嵩高品等である。

- 一級百四十割増 火藥類
- 一級五十割増 金貨、銀貨の類、繭の丸籠の類
- 一級二十割増 人力車、乳母車、籐椅子の類
- 一級十五割増 乾本繭
- 一級十割増 自動車、革張の椅子の類
- 一級五割増 脫脂綿、箆笥、樂器、寒天の類

ロ 應扱



應扱の等級は小口扱の普通等級より一級低き等級を適用するのであるから、別に等級表には掲げられてないが、二級から七級までが適用等級である。

ハ 貸切扱の等級

貨物

一級	火薬類
二級	寫真機械、鑿銃等の高價品
三級	赤銅、レコード等の高價品又は精製品
四級	花、革紙、電信機械等の一般需要の高價品
五級	化粧石鹼、サイダー、書籍等一般の需要品
六級	鐵釘、生果、穀粉類等の原料品又は粗製品
七級	鐵釘、生果、穀粉類等の原料品又は粗製品
八級	鐵釘、生果、穀粉類等の原料品又は粗製品
九級	鐵釘、生果、穀粉類等の原料品又は粗製品
十級	鐵釘、生果、穀粉類等の原料品又は粗製品
十一級	鐵釘、生果、穀粉類等の原料品又は粗製品
十二級	鐵釘、生果、穀粉類等の原料品又は粗製品
十三級	鐵釘、生果、穀粉類等の原料品又は粗製品
十四級	鮮魚、鮮肉等
十五級	同上 下級のもの
十六級	石炭、木材等
十七級	砂利、石灰石等
十八級	新聞用捲取紙、牛乳等
十九級	味噌、醬油等
二十級	米、麥、肥料等

特別等級

貨物の等級を査定する場合は貨物の價格、容積對重量の關係、荷造の良否、取扱の難易、危險性の有無、腐敗變質の程度、原料品、粗製品及精製品の別、日用品及奢侈品の別、託送數量の多寡等に慎重に研究考慮し決定したものである。然し社會は絶えず進歩してゐるのであるから、貨物の種類も増加し、新規の貨物も現れて來ることも當然のことであるから、貨物等級表上の品目に全然該當せぬ貨物が出て來た場合は、小口扱は三級、應扱は四級、貸切扱は八級の中心等級を適用する事となつてゐる。尙斯る取扱を爲した貨物は、將來等級査定上の参考となるべき事項を主管鐵道局運輸部貨物課經由、本省運輸局貨物課に報告する事になつてゐる。

第四節 扱 種 別

貨物の扱種別とは貨物の數量、適用貨率、取扱方等に基いて定めた貨物運送方法の種類であつて、宅扱、小口扱、應扱、貸切扱の四種に分たれてゐる。

一、宅扱 此の扱は少量貨物の運送に適し、原則として戸口から戸口迄の運送を爲し、等級の定めなく、運賃には集配料を含んだ一本運賃で、低廉、簡便、迅速を以て其の特長とする。貨物の積卸は鐵道で負擔し、其の輸送は特に指定した列車で爲されるのである。

二、小口扱 此の扱も比較的小量の貨物を目的とした扱であるが、宅扱と異つて集配を爲さず、等級の定があつて、其の等級に對應して貨率が定められてゐるから、宅扱に比較し運賃の計算が多少複雑である。貨物の積卸は鐵道が負擔し、他の貨物と一緒に同一貨車に混載して運送される。

三、應扱 此の扱は小口扱と貸切扱との中間的數量の貨物に對して設けられたものである。數量が三應とか四應位の貨物は貸切扱にすれば空運賃の支拂を要するし、又小口扱とすれば比較的に高き運賃を支拂ふこととなるから、之を救済する爲、此の扱が設けられたのである。運賃は小口扱の等級より一級下位のものを適用するから、相當低廉である。積卸、輸送の方法は小口扱と異なる。

四、貸切扱 此の扱は貨車を専用して運送する制度であつて、大口の貨物或は濶大な貨物の運送に適する扱である。貨物の積卸は貨主の負擔であるが、運賃は他の何れの扱よりも非常に低廉である。又此の扱は荷送人の請

求があれば運送列車又は連絡船を指定して運送することが出来る。
以上の扱種別は荷送人の選擇に依つて定めるものであるが、宅扱、小口扱及應扱に對しては次の如き制限がある。

- 一、左の貨物は宅扱の取扱を爲さない。
 - イ 集貨を爲す驛發のもので集貨付でないもの及配達を爲す驛着のもので配達付でないもの
 - ロ 小口扱に對し等級の定なき貨物、又は一級十五割増を超える貨物、危険品、汚穢品、並に一箇の長さ四・五米、重量百五十疋（臨時の約束に依るときは二百疋）又は容積一立方米を超えるもの
 - ハ 無貨の取扱を爲すもの及二割を超えて運賃を低減するもの
- 二、左の貨物は小口扱の取扱を爲さない。
 - 小口扱に對し等級の定なき貨物並に危険品中甲種の火藥、乙種の火藥及爆藥、乙種の火工品にして一口三十疋を超えるもの又は甲種の爆藥にして一口六疋を超えるもの
- 三、左の貨物は應扱の取扱を爲さない。
 - 小口扱に對し特別等級の定ある貨物及び等級の定なき貨物、一級割増貨物、一梱包中に二種以上の貨物を混じたる場合に於て、荷送人の請求に依り雜品として託送あるもの並に等級表上減點數の表示あるもの

第五節 一口の範圍

一口とは一託送の範圍を謂ふのであつて、左のものは之を一口と爲すことが出来る。

- 一、荷送人、荷受人、發驛、着驛、託送の時、その他運送條件を同じくする貨物であつて、貨車一車又は一船舶に積載し得る數量のもの、但し二車以上に跨る潤大品（中間の遊車を共用して其の前後に積載したるものを含む）又は之と他の貨物とを共に託送する場合は其の全部を一口とする。
- 二、甲種の鐵道車輛（私有貨車を含む）は一車
- 三、火藥類に在つては法令の規定に依り一車に積載し得るもの、又可燃性固體に在つては他の品類に屬する危険品と混ぜざること

第六節 標準重量

一、標準數量を定めた理由

貨物を託送するときは鐵道車輛、死體、牛馬等極めて稀な例外を除いて、貨主は一口毎に其の實重量を明告せねばならないし又發驛係員は之に對し監査を必要とする。然し貨物に依つては荷造及容量も一定され、重量も亦略同様のものがある。之等の貨物を取扱ふ際は一々秤量する迄もなく豫め其の一箇の疋數又は一應當りの箇數を定め、之に依つて運賃料金を計算しても實際のものとは大差ないばかりでなく、貨主は託送の都度秤量に依つて實重量を求める手数が省略され又鐵道係員は監査の厄介がなく双方共に利益である。即ち標準數量制度は貨主及鐵道双方の手數省略の利益のため貨物の實重量に依らず運賃料金を計算する場合の數量を豫め定めた

制度である。

二、標準數量を適用する貨物

標準數量に依つて取扱ふ貨物は全國的に見て荷造、容量が略同一であり且取扱數量も相當多量に上る左記貨物に對し設けてある。

品種	(荷造)	一箇の疋數	一疋當りの箇數
小麦粉 二十二疋又ハ 五貫九百匁	袋入	二二・〇	四五・五
白米 四斗	俵入	六三・〇	一六・〇
同 同	俵入	六二・〇	一六・二
白米 六十疋	俵入	六五・〇	一五・六
玄米 四斗 (朝鮮米ヲ除ク)	俵又ハ俵入	六三・〇	一六・〇
小麦 六十疋	俵入	六五・〇	一五・六
同 同	俵入	六三・〇	一六・〇
麥酒 大瓶四打	箱入	七七・〇	一三・〇
同 大瓶二打	透箱入	三五・〇	二八・五

以上の外、紡績綿糸、鐵釘、砂糖、食鹽、醬油、セメント、大豆粕、硫酸アンモニア、過燐酸石灰、石灰窒素、配合肥料等にも標準重量の定がある。

第七節 要償額表示

要償額表示とは荷送人が運送委託貨物の運送中に於ける損害發生の場合の鐵道より受くべき賠償額を豫定して鐵道に申告し、之に對し後に述べる所定料金(要償額表示料)を支拂ふ制度である。即ち一般原則に依れば貨物の損害賠償額は着地の價格に依り表定されるのであり、又動物、貴重品等は一定の限度迄しか賠償されないのであるが、要償額を表示すれば貨物が完全に到着しない爲に生ずるあらゆる損害までも賠償を受ける利益がある事になるものである。

一、表示の申込

要償額を表示すると否とは荷送人の自由であり又貨物の種類其他に依つて何等の制限がないが、貨物託送の際申込をせねばならぬ。表示の追付又は表示後の取消は認められて居らない。

二、表示の方法

貨物託送の際運送狀に要償額を記載し提出することになつて居る。

三、表示額の決定

表示額は荷送人の申告に依つて決定されるのであるが、其の表示額は、要償額表示制度の目的から考へて貨物の滅失、毀損又は延着に因て貨主が蒙る損害額(貨物の價額、貨物が無事引渡されたときに得べき利益及滅失、毀損又は延着に因て生ずべき其他の損害、例へば違約金等の合計額)を表示すべきである。故に過大の

要償額を表示した場合は、其の超過部分に對する表示を無効とする旨鐵道營業法に定めてゐる。而して此の無効部分に對する表示料は鐵道は返還しない。

四、表示の効果

要償額を表示すれば左の如き効果を生ずる。

イ、貨物の滅失又は毀損に因り鐵道が賠償の責に任ずる場合は、表示額を限度として一切の損害に對し賠償せねばならない。而して一般原則では損害額の立證責任は請求者側にあるのであるが、要償額表示の場合は鐵道側にあるため貨主に採つて利益である。

ロ、要償額の表示なき貨物の延着は、請求者に於て延着に因る損害額を證明したる場合に於ては、運賃額を限度として一切の損害額を、其の場合に於ては運賃額の二分の一を限度として、延着の期日一日迄毎に運賃額の百分の五を求償することが出来るが、要償額の表示あるときは次の如く擴大される。

A 請求者に於て延着に因る損害額を證明したる場合は、表示額を限度として一切の損害額。

B 其の場合に於ては運賃額を限度として延着の期間一日迄毎に運賃額の一割づつを加ふ。

五、要償額表示と保険制度

偶然の事故に因る損害の補填を目的とする經濟上の性質に於ては要償額表示も損害保険の制度とは同様であるが、法律上に於ては要償額表示は運送契約の一條件なるに對し、保険は獨立の契約をなすものである。

第二章 貨物の取扱

第一節 受託

第一 受託の義務

鐵道は左の事項の具備したる場合に於ては、貨物の運送を拒絶することが出来ない。

一、荷受人が法令其他鐵道運送に關する規定を遵守するとき

二、貨物の運送に付特別なる責務の條件を荷受人より求めざる時

三、運送が法令の規定又は公の秩序若くは善良の風俗に反せざる時

四、貨物が成規に依り其の線路に於ける運送に適するとき

五、天災事變其他已むを得ざる事由に基因した運送上の支障なきとき

而して運送に付特別なる設備を要する貨物に關しては、鐵道は其の設備ある場合に限り之を引受くるの義務を有するのである。

第二 受附時間

貨物の受附時間は運輸事務所に於て適宜之を定め、之を驛に掲示する事になつてゐる。受附時間を鐵道が定めるのは、其の時間内の運送申込は、必ず受附けると云ふ意味で、其の時間外の受附を禁止する意味ではない。故に受附時間外と雖も、取扱上支障がなければ、出来る限り受附けなければならぬ。

第三 運送申込

荷送人は貨物託送の際一口毎に運送狀に所定事項を記載し之に記名捺印又は署名して提出すべきものである。若し捺印の出来ないときは拇印でもよろしく運送狀以外の書類に付亦同様である。

運送狀は宅扱、小口扱、地扱貨物なれば左記の場合を除き提出を要せず、運送狀に記載すべき事項を申告せしめて受託するのである。

- 一、貨物引換證又は船荷證券を請求する場合
- 二、代金引換の取扱を請求する場合
- 三、輸出貨物運賃割戻の取扱を請求する場合
- 四、要償額を表示する場合

第四 監査事項

貨物運送の申込があつた場合は其の運送を引受くべきか否かを決定する爲に運送狀の記載事項又は荷受人の申告に基いて次の様な諸點を監査せねばならぬ。

- 一、運送が法令其の他運送に關する規定に違反し、又は公の秩序若くは善良の風俗に反することなきや否や
 - 二、貨物が運送に適するや否や
 - 三、貨物が運送取扱の範圍に屬するや否や
 - 四、貨物の品名、數量等が運送狀の記載又は荷送人の申告と相違なきや否や
 - 五、貨物に毀損、濡損等の異狀なきや否や
 - 六、貨物の荷造、容器、荷札等が完全なりや否や
 - 七、運送狀又は其の添付の書類に不備の點なきや否や
 - 八、宅扱貨物に在りては集貨先若は配達先が所定の区域内なりや否や
- 貨物の重量を監査する場合は次の便法に依ることが出来る。
- イ 品種、荷造、形態等を同じくするものは相當箇數を檢量して一箇の平均を求め之に總箇數を乗じて總重量を計算する。
 - ロ 橋秤を使用せねば檢量困難な貨物を橋秤の設備なき驛に託送ある場合は、其の貨物の仕様書、仕入書等に依り貨物の重量を推定して取扱ひ之が設備驛に於て監査する。

第五 荷造及容器

貨物の荷造及容器は運送に堪へ得るやう完全に爲すべきである。就中危険品（火薬類及可燃性固體以外の危険品と普通品とを一梱包としたるものを含む）の荷造及包装は別に定むる危険品包装表に依らなければならぬ。而

し包装表所定以上に安全な荷造、包装を施したものは省の承諾した場合は包装表に依らないことが出来る。
危険品以外の一般貨物と雖荷造及容器に付法令の規定あるものは之に依ることは勿論である。

註 貨物の荷造及容器に付法令の規定中主なるものは、火薬類、壓縮瓦斯及液化瓦斯、死體、貴重品、猛獸等なり。

第六 荷札

荷札は貨物をして途中紛ふことなく目的地に運送せしむる唯一の指示物であるから、小口扱、應扱並に貸切扱にして途中積換をなすべきものは荷送人に於て左の事項を記載したる荷札を毎箇兩端（荷委同一のもの、近距離行のもの、緩急車若は代用車積にして途中積換を爲さざること明かなるもの又は著驛に直送する積合車に對しては毎箇一端）に附すべきである。併し荷札を附着すること困難又は不可能とする鐵管、鐵釘等の貨物に對してはペンキの類を以て見易き箇所に所定事項を記入し之が附着に代ふることが出来る。

- 一、發着驛名（他に紛れ易き驛名あるとき又は他の鐵道若は航路着のものに對しては其の所屬線名を附記すること）
- 二、運送經路を指定したるときは經由線名又は經由驛名
- 三、荷送人及荷受人の氏名又は商號及住所又は營業所、但し住所又は營業所は特に記載せざるも明かなりと認めるときは省略することが出来る
- 四、品名、但し一口一品の場合は其の貨物の品名を、又一口二品以上の場合には「何々（運送狀面初筆の品名、又運送狀の提出を要せざるものに在りては主なる貨物の品名）外」と記載すること。

五、筒 數

荷札の標準は左に掲ぐる強度を有するものを標準とする。

- イ、鮮魚等の如き濕潤性の貨物に對しては、木札其の他濕氣に堪ゆるもの
 - ロ、其の他の貨物に對しては、模造正百五十斤以上の強度を有し其の兩面に模造正二百斤以上の強度を有する鳩目紙を附したる紙製のもの、又は之と同程度の布製其の他のもの
- 尙相當強き鐵線又は麻糸の類を附したものであることを要する。
宅扱貨物に對しては指定店に於て之を附せしむるのである。

第七 荷 票

宅扱、小口扱及應扱貨物であつて左記に該當する場合は、關係係員に特に注意を喚起し運送の安全を圖るため荷札の外に荷票を附することになつてゐる。荷票は貨物の毎箇一端に附するのであるが括付困難の貨物ならば貼付けるもよいのである。荷票は鐵道に於て附するのであるが宅扱に對しては指定店をして附せしむるのである。

荷票を要する貨物の種類

様

式

記

事

危 險 品

赤地荷札の兩面に白にて「キ」の字を抜く

已むを得ざるときは荷札の兩面に「キ」と明瞭に赤書し荷票を省略することを要す

宅 扱 貨 物

白地荷札の兩面に赤にて幅約一厘の横線二條を畫す

荷札の兩面に赤にて幅約一厘の横線二條を畫したるとき（鮮滿連絡のものを除く）は本荷票を省略してよい

貨 物

外國貨物

白地荷札の両面に青にて「外國貨物」と刷込む

要價額を表示したる貨物

白地荷札の両面に赤にて「※」印を刷込む

代金引換貨物、引換證又は船荷證券付貨物

青地荷札の両面に白にて「引渡注意」と抜く

荷崇の強度に付いては荷札と同様である。

第八 秤量委託

貸切扱貨物は託送の際荷送人より秤量委託の請求あれば、省に於て支障なき限り之れに應ぜねばならぬ。又引渡の際荷受人より請求あり著驛に其の設備在るとき亦同じ。秤量の委託に應ずれば後に述べる秤量料を收受する。

第九 受託及貨物受取の時期

貨物の託送あつた場合は、原則として貨物及必要書類の監査を了し、支障なしと認められた時は、運送を引受け直ちに貨物の引渡を受けるのであるが、貸切扱貨物に在つては積込終了後其の引渡を受ける。又鐵道に於て積込を負擔する貨物と雖も直に發送なし能はざるものは、之が保管設備在る場合を除き、發送準備後其の引渡を受けるのである。

規定は右の通であるが、貨物を保管し得るや否やは事實問題で、多くの場合少量貨物ならば如何なる場所でも保管し得る筈であるから、發送保管庫がなくとも、荷送人の便宜を圖り成るべく受託貨物は直に受取る様に心懸けねばならない。

受託貨物の引渡を受けたならば、それ以後貨物保管の責は鐵道が之を負ふのである。

第十 帳表の作成並送附方

1 貨物通知書及貨物假通知書

貨物通知書とは運送契約の内容を記載した書面のことである。運送を引受け且つ貨物の引渡を受けたときは、荷送人の申告又は運送狀に基き貨物通知書を作成し、其の甲片を貨物受取の證として、荷送人に（貨物引換證又は船荷證券を發行する場合、私有貨車を無賃にて返送又は廻送する場合及別段の定ある場合を除き）交付し、乙片は貨物運送用として着驛に送附し、丙片は主管鐵道局經理部（審査課）に收入の證憑として提出し、丁片は驛控として保存するのであるが、此の丁片は貸切扱専用貨物通知書（丁片なし）を使用するときは運送狀を丁片に代へるのである。

貨物通知書は一般貨物用（第一種乃至第三種）指定品専用、再製用通知書及假通知書とに分ち、其の使用區別は左の通りである。

一般貨物用

第一種 小口扱、應扱及貸切扱貨物（代金引換、貨物引換證又は船荷證券付貨物を除く）に對し使用する。

貨物

第二種 宅扱貨物（代金引換、貨物引換證又は船荷證券付貨物を除く）に對し使用する。

第三種 代金引換及貨物引換證又は船荷證券付貨物に使用する。

指定品専用 鐵道局長に於て指定したる貸切扱貨物に對し使用する。

再製用貨物通知書 原通知書紛失其の他の事由に因り再製又は寫を必要とするとき使用する。

貨物假通知書 集貨貨物に對し貨物と引換に貨物通知書を交付し難きとき使用する。

第二種貨物通知書（宅扱用）は集貨を爲さざる驛發のものに對する通知書は驛に於て作成し、集貨を爲す驛發のものに在りては指定店をして作成せしむるのである。

貨物引換證、船荷證券、運送狀を除き、帳表類の作成に當り扱種別及運賃料金支拂方法欄には左の略號又は略語を用ふる、但し小口扱1、現拂1に限り記入を省略する事が出来る。

一、扱種別 小口扱1、貸切扱2、宅扱3、應扱4

一、運賃料金支拂方法 現拂1、後拂2、豫納3、著拂「著」

貨物引換證及船荷證券

荷送人より貨物託送の際、貨物引換證又は船荷證券の請求ありたるときは次の區別に依り之を交付する。

一、下關・釜山間、青森・函館間及稚内・大泊港間のみを運送する場合は船荷證券

二、前號以外の場合は貨物引換證

貨物引換證は一通に限つて交付するものであるが、船荷證券は請求に依り之を二通以上交付するを得る。併し此の場合は各通共同一番號を附するのである。

ハ 送附方

貨物通知書乙片は左記區別により著驛に送附するのである。

一、積合車、緩急車又は代用車積の宅扱、小口扱又は應扱に對するもの

イ、貨車に封印するときは所定の封筒に入れ貨車内見易き箇所に括付くる。此の場合は通知書所在側の車票餘白に「通入」と記入し置かねばならぬ。

ロ、貨車に封印せざるときは貨物と共に車掌に引繼ぐのである。

二、其他

前記以外の場合は封筒に入れ直接著驛（鐵道航路連絡のとき、又は貸切扱を軌間の異なる線を通じ運送する場合は順次連絡驛宛送附し最後の連絡驛より著驛）宛送附するのである。然し時宜に依り關係驛と打合の上便宜の方法に依ることを得る。

第十一 免責特約

鐵道は運送貨物の安全、適確且つ迅速を期するために諸種の設備を爲し、又取扱上にも適切の規定を設けて運送の萬全を圖つて居る。貨物が右の範圍内に運送せらるゝ場合萬一事故を生じた場合には、鐵道が注意を怠らなかつたことを立證しない限り損害賠償の責を免れることが出来ない。然し貨主は自己の都合から例へば荷造不完全な貨物を其の儘運送を希望するなど例外的な取扱を希望する場合もあるので、斯る場合には鐵道は其の例外的な取扱に因つて生ずべき損害に對しては責任を負はないことを特約して貨主の希望を容れる途を拓いて居る。斯

る場合の特約を免責特約と稱するのである。

免責特約を爲す場合及び其の特約條件を例示せば左の通である。

免責特約を爲す場合	免責特約條件	略號又は略語
一、有蓋貨車に積載すべき貨物を無蓋貨車に積載する等通常使用せざる貨車に依り運送する場合	無蓋貨車(又は冷蔵車、通風車、家畜車等)使用に因り生ずる貨物の損害は貨主の負擔とす	「カトヤ」又は「無蓋貨車」 承知
二、貨物の減量毀損等を防ぐに充分なる荷造なきも他に損害を及ぼさず且つ取扱上支障なしと認むる場合	荷造不備に因り生ずる損害は貨主の負擔とす	「ニトヤ」又は「荷造不備」 承知

前項の特約を爲し運送を引受けたるときは、之を證するため、運送状を要するものは運送状に、要せざるものは通知書又は假通知書の控となるべき一片に荷送人をして特約條件(又は略號若は略語)又は貨物の現状を記入せしめ、捺印せしめるのである。

第十二 未受託貨物の留置

託送前の貨物を貨主が自己の責任にて驛構内に留置せむとするときは、當該驛長に於て支障なしと認むるときに限り之に應ずるのである。

前項の貨物に對し託送又は搬出方を催告するも相當時間(天候等諸種の事情を考慮し驛長に於て適宜定む)に之を了らざるときは、其の後の時間に對し後に述ぶる貨物留置料を收受するのである。

第二節 運送

第一 積載制限

貨物は其の貨車の大なる標記噸數(火藥類に在りては其の三分の二、又バラ積石炭のみに在りては標記石炭噸數)の重量を超過して積載してはならぬ。

無蓋貨車に貨物を積載するときは貨車の側板、樓板の内側に添ふ直立線(側縁なきものは車體)より前後左右に突出せしめてはならぬ。又其の高は貨車標記の貨物積載高(貨物積載高の標記なき貨車に在りては軌條面より貨車中部に於て三・九米兩側に於て三・五米)を超過せしむことは出來ぬ。但し貨車の中部に於ける貨物の高を〇・三米以内超過せしむるも其の超過高に等しきだけ貨車兩側に於て低下せしめて山形に積載することが出来る。長尺貨物にして前項のそれに依り積載すること能はざるものは、無蓋車二車以上を使用する。但し三車以上に荷重を負擔せしむることは出來ぬ。

第二 積付

貨物の積付方は左の各號に依るべきである。

- 一、片積と爲さざること、但し有蓋緩急車に在りては荷重を車掌室寄に多く負擔せしむること
- 二、性質、形狀に應じ自他に損害を生ぜしめぬやうにすること

- 三、流動物は上積を避け、又押し壊さるゝ處あるものは下積とせぬこと
 - 四、崩落顛倒の虞なからしむること
 - 五、火薬類は摩擦、動搖、衝突又は輾轉せざるやう貨車床板面に高低なく積載すること
 - 六、火薬類又は可燃性固體と他の貨物と混積する場合は其の相互間に相當間隔を保ち積載すること
 - 七、壓縮瓦斯及液化瓦斯を立積とせざること、又顛落の虞なきやう特に注意すること
 - 八、前號以外の危険品にして液體漏出の虞あるものは正位に積載すること
 - 九、木材類を立積とせざること。但し貨車標記積載高二・一米以上の無蓋貨車に積載する場合は側縁の上端より六十糎を超えざるものを混載し、且つ嚴重緊縛したときに限り立積とすることを得る
 - 十、長尺軌條を長物車二車に掛渡積とする場合は其の軌條の移動を防止する爲柵柱と軌條との間に二十六糎以上の止木を装置すること
 - 十一、途中及著驛に於ける作業上の便宜を考慮し荷札類の所在、驛順等に注意すること
- 前各號に依り積卸貨主負擔貨物の貨車積卸の際は其の適否に付監査せねばならぬ

第三 積卸責任

發着驛に於ける貨物の貨車積卸（覆布、網の掛け外しを含む）及貨車に設備なき貨物運搬用建木其の他の積付用品（其の取外しを含む）は、特に定ある場合を除き貸切扱並に之と同一貨車に積載する小口扱に在りては貨主の負擔とし、其の他に在りては省の負擔とする。

貸切扱貨物を軌間の異なる線を通し運送する場合連絡驛に於ける貨物の積換は省に於て所定の接續料を收受して之を爲すのである。然し船舶積卸は省が負擔する。

第四 積卸時間

積卸貨主負擔の貨物の積込又は取卸（覆布、網、網等の掛け外しを含む）時間は特に定めある場合を除き、積込又は取卸の通知を發したる時（到着通知を要せざる旨の特約あるときは引渡の準備を了りたる時）より起算し火薬類にありては二時間、其の他の貨物に在りては六時間である。但し貨物輻輳の爲運輸上支障を生ずる處あるときは之を短縮することもある。

前項の時間内に積込又は取卸を了らざるときは、其の後の時間に對し貨車留置料を收受し且つ必要に應じ荷受人の費用を以て省に於て取卸を爲す場合もある。

前記の積卸時間は引換證又は船荷證券を發行したる場合は、證券所持人が證券面記載の荷受人に非ざるときと雖證券面の荷受人に對し通知を發したる時を基礎として計算する。

積卸貨主負擔の貨物を受託したるときは貨車及其の附屬品を配給し、又之が到着したるときは鎖錠、封印、覆布、網、車票其の他に異狀の有無を確め、引渡の準備をした上貨主に對し積込又は取卸（其の到着通知共）の通知を發しなければならぬ。

第五 積卸機の使用

貨主が貨物積卸の爲め省に於て設備したる起重機、其の他の積卸機使用の中出ありたるときは支障なき限り之に應ずるのである。

前項に依り貨主が省有積卸機を使用するときは、後に述べる積卸機使用料を收受する。但しジブクレーン及手動のものは無料とする。而してジブクレーン及手動の積卸機の操縦並に移動式起重機の手押に依る移動は貨主の負擔である。

第六 施封開封並其の方法

一車を使用する積卸貨主負擔の貨物を發驛に於て有蓋貨車に積込を了りたる時、又は著驛に於て取卸に着手せむとするときは、貨主は其の驛に施封又は開封を請求し且つ之に立會ふべきである。

貨物の性質上封印の必要なしと認むるとき又は特約したるときは前項の封印を省略することが出来る。

荷送人に於て貨物保護の爲め必要ありと認むるときは、封印の外自ら貨車に鎖錠することも出来る。

貨車の施封方は冷蔵車に在りては十六番鐵線を以て戸締棧と共に把手を一重巻とし、其の他の貨車に在りては十六番鐵線を以てドアアラッチを二重巻として、其の兩端を撚り合せ、封印紙を四つ折とし鐵線に做ひ一重に巻き其の兩端を緊結したる上結目の際を切捨てる。

封印紙には必要事項を記入、貨物掛及荷送人に於て捺印し、且結目には貨物掛に於て明瞭に捺印を爲すのである。

貨車を開封せんとするときは封印紙の結目の際を切り、印形捺捺部分を損ぜしめぬ様注意しなければならぬ。

而して其の取除いた封印紙は當該貨車車票と共に、貨物に過不足其の他異狀なきことを確むるまで之を保管するのである。

註 封印紙に捺印する場合はコッピイインクの如き印影不明となる虞あるものは使用せざること。

第七 運送順序

扱種別を同じくする貨物は左に掲ぐる順位に依り受託の順序に従ひ運送するのであるが、運輸上正當の事由ある場合又は公益上必要と認むるときは此の限りでない。

- 一、危険品
- 二、死體
- 三、死する虞ある貨物
- 四、別に定むる腐敗變質し易き貨物
- 五、其の他の貨物

註一 「運輸上正當の事由ある場合」とは列車の種類、運輸系統、牽引力其の他の關係に依り、受取順序に依り運送することが困難なるか、又は不利益なる場合を謂ひ、又「公益上必要と認むる場合」とは天災事變等の際應急用品其の他の急送を要するが如き場合を謂ふ。

註二 「死する虞ある貨物」とは動物、蜜蜂及魚介類の中活きたるものを、又「別に定むる腐敗變質し易き貨物」とは鮮、冷凍、煮、焼き又は蒸したる魚介類（汚穢品を除く）、蒲鉾類、生甘藷、生馬鈴薯、桑葉、牛乳、山羊乳、脫脂乳、脫脂酸性乳、バター、果物類（乾したるもの、漬けたるもの並皮を除く）、氷、蒟蒻玉、鮮筍、卵（殻を除く）、苗、鮮肉、冷凍肉、生菌、野菜類、蠶種等を謂ふ。

第八 運送経路

貨物の運送経路二途以上ある場合は臨時の約束に依り荷送人の指定に應じたるときを除き、省の定むる経路に依り運送する。

貨車及貨物の輸送経路は輸送力の調節其他輸送上の状勢等に應じ、時々實況に適する様鐵道局内に於けるものは當該鐵道局長に於て、他の鐵道局に跨るものは運輸局に於て之を指定するのである。

第九 受 授

貨物を受授する場合過不足其他異狀ありたるときは、引渡者に於て通知書其他に貨物の現状並に必要に應じ其の在勤地、職氏名、月日及列車番號又は連絡船便名を記入捺印するのである。

貨物を貨車又は船舶に積込又は取卸を爲す場合は通知書又は貨物送附書等と現品とを對照せねばならぬ。此の場合鐵道局長に於て必要と認むるときは、貨物の受授又は中繼の事實を明かにする爲別段の定をなし得る。

第十 積殘貨物の處置

已むことを得ざる事由に因り貨物の一部を積殘すときは、先送貨物に對しては其の通知書記事欄に其の旨を記入し、又積殘貨物に對しては貨物送附書を作成し、其の乙片に依り小口貨物繼送の例に倣ひ追送の手配をなすのである。

貨物送附書は現品に付發着驛名、品名、數量(重量は特に必要と認むる場合の外省略し得る)其他必要なる

事項を相當欄に記入するの外發行事由を摘要欄に記入するのである。

著驛に於ては該送附書を當該通知書乙片と對照し之に貼付し置く。

貨物送附書の取扱方に付ては通知書の例に依る。

第十一 附 添 人

附添人は運送貨物の看守、保護、特殊の管理等を爲す任務を有するものであつて、之を附すべき場合は貨物の種類又は必要の程度に依つて、必ず附すべきものと然らざるものとがある。

一、附添人を必ず附せしむるもの

イ 馬

ロ 運送途中積換を要する獸類で容器に容れざるもの

ハ 死體(學術研究用及囚人の死體を除く)

ニ 貸切扱に依る特種貴重品

ホ 活魚車に依り運送する水に容れたるもの

二、省が必要と認むる場合附添人を附せしむるもの

イ 甲種の鐵道車輛

ロ 其他運送中特殊の管理を要する貨物

第一項の附添人の員數は一口又は一車に付ホの貨物に在りては二人迄（貨車構造上二人を必要とする）、其の他は一人とし、第二項の員數は、甲種の鐵道車輛中機關車に在りては一車、其の他の鐵道車輛に在りには二十軸迄、其の他は一口又は一車に付一人とす。

第二項の貨物に對し省に於て附添人を附すべきことを請求せざる場合と雖荷送人に於て必要と認むるときは省の承諾を得て之を附することを得る。前記一、二項の貨物に對し前項の員數を超え荷送人に於て必要とするとき亦同じ。

附添人は省に於て特に乗車すべき車輛を指定したる場合を除き其の貨物を積載したる貨車（貨物が甲種の鐵道車輛なるときは其の車輛）又は船舶に乗込むべきものとす。

附添人に對しては後に述べる附添人料を收受するのであるが、省の請求により附添人を附する場合は之が料金を收受しない。

荷送人に於て請求したる附添人に對しては附添人料を收受す。但し家畜に在りては一口、又甲種の鐵道車輛に在りては一車、其の他は二十軸迄毎に一人を無料とする。

第三節 引 渡

第一 到着及取卸通知

著驛に於て積卸貨主負擔貨物の取卸準備又は其の他の貨物の引渡準備を了りたるときは、宅扱貨物（配達を爲

さざる驛著の宅扱貨物を除く）及通知不要の特約ある場合を除き、速に荷受人に對し到着通知（積卸荷主負擔の貨物に對しては取卸の通知と共に）をなさねばならぬ。

引換證又は船荷證券を發行したる貨物に對しては、其の證券面の荷受人に對して到着通知を爲すのである。

省の責に歸すべからざる事由に因り荷受人に對し前記の到着通知を發すること能はざるときは、驛内見易き箇所に七日間揭示して之に代ふるのである。

註 到着通知は深夜早朝等夜間作業を爲さざる一般貨主に對し甚だしく迷惑となること明かなるが如き場合を除き可成速達し得る様電話、口頭、書面等適宜の方法に依り爲すべきものとす。此の場合電話、口頭等證跡を残さざる方法に依るときは、其の要旨を徹底せしめ且繁雜に亘らざる程度に於て相手方を明かにし置く等後日間違を起さざる方法を講じ置くべきものとす。

第二 引 渡 手 續

到着貨物は、貨物引換證又は船荷證券付のものを除き通知書乙片に荷受人の受領印（配達貨物に在りては通知書乙片の二に配達人をして）を徴し引渡を爲すのである。

引換證又は船荷證券を發行したる貨物の引渡請求あるときは、其の證券の裏面に貨物受取の年月日、住所又は營業所及氏名又は商號を記入捺印せしめ之と引換に引渡をなすのである。併し船荷證券二通以上を發行したる場合二人以上の證券所持人より同時に引渡の請求あるときは鐵道局長の指揮を受けて處理する。

引換證を提出せずして引換證付貨物の引渡請求あるときは、鐵道運輸規程第百條により定むる擔保取扱手續に依つて處理するのである。船荷證券を提出せずして請求ある場合も亦同様である。

第三 引渡の際に於ける證明

貨物引渡の際滅失、毀損又は延著を事由として其の數量、狀態又は引渡日時の證明方請求あるときは、所定の事故證明書（所定以外の用紙に便宜證明するが如きことありてはならぬ）を作成交付するのである。引渡期間を経過するも不著なるときも亦同様である。

前項の事故證明書を二通以上請求あるときは運輸事務所長の指揮を受けねばならぬ。
事故證明書を發行したる貨物に對し事故報告を要するときは報告書に其の寫を添附する。

第四 到着及運送中の貨物の特別監査

到着貨物に對しては引渡前に於て貨物の品名、性質又は數量相違の有無其他規定違反の有無に付特別の監査を爲さねばならぬ。之が監査件數は運輸事務所長が之を指定する。

前項の特別監査の外運輸局員、鐵道局運輸部員又は運輸事務所員立會の上特別監査を爲す場合もある。
立會特別監査を爲したるときは制規の用紙を以て監査人、立會人連名にて、運輸局員立會のものに在りては運輸局長に、其他は鐵道局長に其の成績を報告することになつてゐる。
前各項の監査は必要に應じ運送中の貨物に對しても之を適用する。

第五 引取時間

貨物の引取時間は到着通知を發したるとき（到着通知を要せざる旨を特約したるものに在りては引渡の準備を了りたる時）又は通知に代るべき揭示を爲したる時より起算し左の通りである。但し貨物輻輳の爲運輸上支障を生ずる虞あるときは之を短縮し又は通知到達時刻の關係、天災事變、其他已むを得ざるときは驛長に於て相當時間延長することを得るが、此の場合には關係書類に其の要領を記入し置かねばならぬ。

- 一、火 藥 類 二時間
- 二、死 體 六時間
- 三、動物、危険品（火藥類を除く）並汚穢品 十二時間
- 四、其 の 他 其の翌日中（二日間）

前項の時間内に貨物の引渡を請求せざるときは其の後の時間に對し、後に述べる貨物保管料を收受する。

貨物引渡後左に掲ぐる時間内に搬出せざるときは、其の時間經過後搬出を了る迄の時間に對し、後に述べる貨物留置料を收受する。

- 一、引取時間内に引渡したるものは引取時間満了の時迄。
 - 二、引取時間經過後引渡したるものは既に收受した貨物保管料計算時間満了の時迄。
- 引取時間は引換證又は船荷證券を發行したる場合は、證券所持人が證券面記載の荷受人に非ざるときと雖證券面の荷受人（通知書乙片の荷受人）に對し通知を發したる時を基礎として計算する。

第四節 集貨及配達

宅扱貨物は省の定めた荷物集配区域内に於ける荷送人の指定する箇所にて、別に料金を收受せず省の責任を以て集貨又は配達を爲すのである。

宅扱貨物の集配作業は指定店をして爲さしめ、驛と指定店との間に於ける貨物の受授の場所、時刻其他受授に關し必要な事項は驛長と指定店との間に於て協定して爲すのである。

宅扱貨物は左に掲ぐるものに限り指定店に於て集貨したるものと看做す。

- 一、指定店名義を以て託送したるものにして左の各號の一に該當するとき。
- イ 指定店に於て貨物引換證を發行し又は品代金取立の委託に應じ若は荷造費其他の費用を立替へたる事實あるもの。

ロ 其他省に於て必要と認めたるもの。

- 二、指定店の住所若は營業所に貨主が持込みたるとき。

此の場合は指定店に於て持込費用の支拂を爲さしめてゐる。

宅扱貨物の集貨及配達作業は指定店をして遲滞なく之を爲さしめ、若し直に作業し難きときは、集貨にありては申込を受けたる時より、配達に在りては指定店に引渡したる時より四時間以内（受附時限外の時間は除く）に之を爲さしめねばならぬ。

荷主が豫め集貨又は配達の日時を指定したるときは支障なき限り之に應ずる。

驛長は其の驛に於ける指定店に付宅扱貨物の集配に關する施設、集配所要時間、運賃料金の收受方、帳表類の整理方其他を監査せねばならぬ。

驛長は必要に應じ前項の監査を爲すの外問合書（往復端書使用）を發することゝなつてゐる。

宅扱貨物を貨主の責に歸すべき事由に因り届先に於て引渡をなすこと能はざるときは驛に於て引渡を爲すのであるが、荷受人より特に再配達の請求ありたるときは所定の区域内に限り再配達料として三十斤分運賃の二分の一に相當する金額を收受し之に應ずるのである。三十斤分運賃が最低運賃に満たざるときは最低運賃の二分の一を以て再配達料とする。

第五節 處分及變更

荷送人又は引換證若は船荷證券の所持人が左に掲ぐる處分又は變更を爲さむとするときは、通知書（通知書を提出し難きときは處分又は變更の請求書）又は引換證若は船荷證券を驛（代金引換貨物に在りては發驛に限る）に提出し之が請求を爲すのである。

- 一、託送取消（貨取扱に對する貨車請求後配給前のものを含む）
- 二、運送列車、連絡船の指定の追付又は指定の取消（發送前に限る）
- 三、發驛へ送還

- 四、荷受人、著驛又は運送経路の変更（船荷証券を發行したるときは著驛変更の請求に應ぜず）
- 五、引渡の差止又は其の解除
- 六、届先の變更
- 七、運賃料金の著拂を現拂に變更

前項の處分又は變更は省に於て運輸上支障を生ずる處ありと認むるときは之が指圖に應じない。
處分又は變更の請求に應じたるときは天災事變其の他貨主の責に歸すべからざる事由に因るものを除き後に述べる處分手數料を收受するのである。

- 註一 天災事變其の他已むことを得ざる事由及其の他の事故若し錯誤に因り荷送人に於て指圖を爲す場合に於ても本項に依り取扱ふものとす。
- 註二 荷受人が記號を變更したる等の爲訂正する場合の如く事實上荷受人が同一なるものは處分（荷受人變更）としての取扱を爲さざるものとす。
- 註三 扱種別の變更は其の請求あるも應ぜざるものとす。又送還又は着驛變更の場合に於ける扱種別は原扱種別に依るものとす。

第六節 事故及錯誤

貨物の品名、性質、箇數、重量、長等が運送狀の記載又は荷送人の申告と相違するときは、左に掲ぐる區別に依り處理し必要に應じ其の旨を荷送人及荷受人に通知する。

- 一、發驛に於て事故を知りたる場合にして運賃料金其の他運送條件に異動を生ずる時は荷送人の指圖を求めらる。

前項の場合荷送人が指圖を爲さざるとき又は其儘發送を申出でたるときは、運輸上支障なしと認むるときに限り其儘發送するのである。

- 二、途中に於て事故を知りたる場合にして貨物の品種、數量、形狀等に依り積換、分送等を要するときは、其の手配を爲し且扱種別の訂正を要するときは其の手續を爲すのであるが、此の場合分送部分は別口とするも運送條件其の他に付ては託送當時に於ける荷送人の指示を參酌し省に於て適當と認むる所に依る。
- 三、前號の場合積換、分送等を爲さざるも運輸上支障なしと認むるときは其の儘運送を繼續する。但し扱種別の訂正を要するときは其の手續を爲さねばならぬ。

- 四、着驛に於て事故を知りたる場合にして原扱種別に依り難きときは相當扱種別に訂正を要する。
前記各號の場合に於て特に費用を要したるときは荷送人の負擔とし、又運賃若し料金に異動を生ずるときは制規に依り追徴又は拂戻を爲すのである。

省に於て貨物の引渡を受けたる後運送狀の記載又は荷送人の申告に基き計算したる運賃に不足を生ずることを發見したるときは、左記の場合を除き不足運賃の外其の三倍に相當する増運賃を收受するのである。

- 一、宅扱、小口扱、臈扱にして數量超過の場合。
- 二、貸切扱にして過積數量が運賃數量の百分の五未滿なる場合及受託の際一口全部に對し秤量委託の請求に應じたる場合。

- 三、小口扱又は臈扱貨物の運賃割増の基礎たる長、重量又は容積の超過の場合。

荷送人が危険品を他の品名に依り託送したるとき（火藥類以外の危険品にして正當品名が同一品類に屬するとき

を除く)は、前項に依るの外實重量一疋毎に火薬類に對しては三圓、其の他の危險品に對しては一圓の割合に依り増運賃を收受する。

以上の増運賃は託送取消の請求に應じたる時又は品名其の他の相違に付省に於て知りたる以前に荷送人より訂正を申出でたる時は之を收受しない。

註 品名、數量等の相違に依り増運賃を收受すべき貨物に對し託送を取消したる場合、發送前託送取消料が收受すべかりし増運賃の額の二分の一に達せざるときは増運賃の額の二分の一を以て其の料金とす。

第三章 運賃料金

第一節 運賃料金の收受

貨物の運賃及料金は特に定むる場合又は特に承認したる場合を除き發驛に於て貨物を受取りたる際荷送人より收受するのである。

運賃及料金の收受方法には現拂、後拂、豫納、着拂の四種がある。

一、現拂 現拂とは貨物受託の際其の運賃及料金を荷送人より收受するを謂ふのであるが、宅扱貨物に對する運賃及料金は現拂のものと雖集貨後收受することを得る。又資力信用充分なりと認むる者の納付するもの限り前日午後六時より當日午後六時迄の分を取纏め收受する事として差支ない。

二、後拂 後拂とは受託の都度運賃及料金の收受を爲さず後日之を精算するものを謂ふ。

後拂の取扱を爲す貨主に對しては豫め一定の擔保を提供せしめて置く。

三、豫納 豫納とは豫め運賃及料金の概算額を納入せしめ置き後日之を精算するものを謂ふ。

四、着拂 着拂とは着驛に於て貨物と引換に荷受人より運賃及料金を收受するものを謂ふ。

着拂の取扱を爲すものは宅扱貨物にして其の運賃及料金を荷送人の請求あるときは、左の場合を除き其の全部を着拂とする事が出来る。

イ 價格低くして運賃料金の擔保たるに不充分なりと認めらるゝ貨物

ロ 腐敗變質し易き貨物又は死する虞ある貨物

註 著拂の取扱は宅扱の外鮮満着小口扱、購買貨物並に私有貨車廻送の場合驛長に於て代理託送する場合にも適用す。

第二節 運賃の計算

第一 計算の要素

運賃は特に定むる場合を除き貨物の扱種別、等級、數量並運送區間の料程に基き一口毎に貨物普通賃率表又は貨物特別賃率表に依り計算するのである。

註 「特に定むる場合」とは例へば宅扱貨物は等級の定なきが如きを謂ふ。

第二 運賃計算重量の最低

A 宅 扱

宅扱貨物は等級の定なく、高價品及容積貨物に對しては一口毎に計算したる金額に夫々五割、十割、二十割の増割を爲し、又生活必需品等に對しては特別貨率を適用することに定められてゐる。而して運賃計算の場合に於ける最低重量は三十疋である。

割増品の例示

(イ) 五割増のもの

一、演藝見世物用具。引越荷物。

二、鍋及釜。戸及障子。

三、衡器(桿秤ヲ除ク)。ガソリン計量機。

(ロ) 十割増のもの

一、植木。造花(壓縮シタルモノヲ除ク)。花環。

二、寒天。

三、眞綿。脱脂綿。藥綿。

(ハ) 二十割増のもの

一、乾繭。孔明繭。

二、自轉車(組立テタルモノ)。

三、帽子(目出帽、運動帽、古帽子及帽體ヲ除ク)。

特別貨率適用品の例示

一、鹽乾魚介類。鯨肉(鮮ノモノヲ除ク)。

二、國定教科書。

三、米。麥類。豆類。雜穀。小麥粉。

B 小口扱、應扱及貸切扱

一、小口扱 小口扱貨物の運賃は十疋毎の計算とし、十疋未滿の端數は十疋に切上げ、其の運賃計算重量の最低を火藥類は十疋、其の他の一級割増品(之と一級品以下の貨物とを混じたる場合を含む)は四十疋、一級品以下の貨物は六十疋とす。

二、應 扱 應扱貨物の運賃は應を單位として計算し、應未滿の端數は之を應に切上げ、其の運賃計算重量の最低は二應である。

三、貸切扱 貸切扱貨物(減應扱の場合を除く)の運賃は使用貨車の標記應數に依り之を計算する。但し標記應數二以上ある場合は其の小なる標記應數を最低とし、また石炭應數の標記ある貨車に散積石炭のみを積載する場合は標記石炭應數による。

第三 一口の最低運賃

貨物一口の最低運賃は左の通である。

- 一、宅扱に在りては 三十六錢
 - 二、小口扱に在りては
 - イ 火藥類は 五十錢
 - ロ 特種貴重品は 二圓五十錢
 - ハ 其他は 二十錢
 - 三、應扱に在りては一應に付 一圓
 - 四、貸切扱に在りては
 - イ 火藥類は 十圓
 - ロ 特種貴重品は 五十圓
 - ハ 其他(別に定むるもの及甲種の鐵道車輛を除き)は 四圓
- 最低運賃は運賃の割引又は割増を爲す場合に於ても割引又は割増を爲したる結果に對し之を適用するのである。

第三節 運賃の低減

貨物の運賃は既に述べた普通運賃率及特別運賃率に依るのを原則とするのであるが、左記の如き特種貨物に對して

は別に割引運賃率表を設け無賃或は五分乃至七割を低減するものと、天災事變等の場合、其の災害地に發送する救恤品等に對しては隨時告示をなし割引するものもある。

貨物割引運賃率表の例示

品目	發着	種別	運賃率	記事
石灰石、石灰屑石	省線及連帶線	貸切扱	五十杆以下 一割五分減 (航路ヲ除ク)	適用方省略
貨物荷造用容器 (籠、箱、箱、棗袋、 桶、酸類、耐味、 用瓶、箱、棗袋、 吹)	省線及連帶線	小口、貸切扱	五割減	前同
タンク車	省線及連帶線	貸切扱	(無航路ヲ除ク) 賃	前同
博覽會、共進會、 品評會等ノ出品物	省線及連帶線	各扱	二割減	前同
陸海軍々用品	省線及連帶線	小口、 應扱、 貸切扱	(五割減 (航路ヲ除ク))	前同
金銀。銀鐵	省線及連帶線	貸切扱	四割減	適用條件ナシ
石油燈油(農用發 動機油ヲ含ム)危 險品ニ限ル 揮發油	省線及連帶線	貸切扱	五分減 (航路ヲ除ク)	適用方省略

註 連帶運輸の場合社線内省の割引貨率適用方は「連帶會社線内貨物特定貨率表」に依り、各連帶線には更に特定貨率を設くるものあり。

第四節 料金の計算

第一 貨物保管料

貨物保管料は引取時間經過後一口毎に貨物の重量及保管時間に應じて計算するのである。

一、宅扱及小口扱

イ 宅扱に在りては運賃の割増を爲すもの、又小口扱に在りては、一級品、一級割増品、動物、危険品、貴重品及汚穢品

第一期	百疋、二十四時間迄毎に	十 錢
第二期	同	二十 錢
ロ 其他		
第一期	同	五 錢
第二期	同	十 錢

二、馳扱及貨切扱

イ 動物、死體、危険品、貴重品、汚穢品

第一期	一應二十四時間迄毎に	一 圓
第二期	同	二 圓
ロ 其他		
第一期	同	五十 錢
第二期	同	一 圓

期間中第一期とは料金計算中最初の百二十時間(五日)、第二期とは其の後の時間を謂ふのである。

第二 貨物留置料

貨物留置料は、貨物保管料の二分の一に相當する額

貨物留置期間中貨物の重量に増減あるときは其の最も大なるときの重量に依り料金を計算するのである。

第三 貨車留置料

發着各別に一車毎に小なる標記總數に依り留置時間に應じて計算する。

一、省又は連帶線所屬貨車を使用したる場合

イ 第一期	一應六時間毎に	十五 錢
ロ 第二期	同	三十 錢

二、私有貨車を廻送又は返送する場合及之に貨物を積載したる場合 前號の料金の二分の一に相當する額

期間中第一期とは料金計算時間中最初の十二時間、第二期とは其の後の時間を謂ふのである。
 前記の貨物保管料、貨物留置料及貨車留置料は、貨物輻輳の爲運輸上支障を生ずる虞れあるときは、別に驛を指定し其の料金の三倍迄増額し得る。

註 本料金の増額を要する時は鐵道局長に於て其の驛、期間及料金を指定するのである。

第四 秤量料

一、大なる標記馳數二十疋以下の貨車一車に積載したるもの及甲種の鐵道車輛中二軸車又は三軸車

イ 發驛にて秤量する場合

一口

一回毎に

二十五錢

ロ 發驛以外の驛にて秤量する場合

一口

一回毎に

四十錢

二、其の他

イ 發驛にて秤量する場合

一口

一回毎に

四十錢

ロ 發驛以外の驛にて秤量する場合

一口

一回毎に

六十錢

第五 附添人料

一、鐵道(下關・小森江間、宇野・高松間及青森・函館間を除く)

料金計算行程十二籽迄の場合

一籽迄毎に

一錢五厘六毛

同上十二籽を越ゆる場合

二、航路(下關・小森江間、宇野・高松間及青森・函館間を含む)

其の航路に於ける一級百疋分の貨率に相當する額

第六 要價額表示料

一、貴重品

表示額百圓迄毎に 七 錢(最低料金十錢)

二、動物(活魚介類及蜜蜂を含む)

千圓迄の額

同

三十錢

千圓を越ゆる額

同

五十錢

三、其の他

同

四 錢(最低料金十錢)

第七 積卸機使用料

積卸機使用料は一繼續使用毎に計算するのである。

一、省に於て操縦する場合

イ テルファア一及コンベア一

一基三十分毎に

四十錢

ロ 其の他

A 最大能力五疋以下のもの

一基三十分毎に

四十錢

B 最大能力十疋以下のもの

同

六十錢

C 最大能力十疋を越ゆるもの

同

九十錢

二、貨主に於て操縦する場合

前號料金の二分の一に相當する額

蒸氣を動力の一部又は全部と爲すものに對しては其の最低料金を一時間分とす。

第八 處分手數料

處分手數料は其の貨物の數量に拘らず一口、一回毎に計算するのである。

一、發送前託送取消の場合

イ 宅扱、小口扱及應扱貨物

一口毎に

十 錢

ロ 貨切扱貨物

同

一 圓

二、其の他

イ 貨物發送前（各扱各場合共）

一口毎に

十 錢

ロ 貨物發送後

A 宅扱及小口扱貨物（各場合共）

一口毎に

三十 錢

B 應扱貨物

荷受人變更、引渡差止若は其の解除又は運賃料金支拂方法の變更のみの場合）同

同

三十 錢

其の他

同

一 圓

C 貨切扱貨物

荷受人變更、引渡差止若は其の解除又は運賃料金支拂方法の變更のみの場合）同

同

三十 錢

其の他 同 四 圓

註 引換代金の増額、減額又は代金引換の取消手數料は代金引換規程に依るものとす。

第四章 特種貨物

第一節 軍用貨物

軍用貨物とは軍事供用令に依り取扱ふ貨物で軍隊若は軍人が携行し又は之に宛て追送する直接軍事に使用するものに限られてゐる。

軍用貨物の運送申込は鐵道軍用輸送券に依つて取扱ふのであるが、輸送料金（運賃）は左記により計算し、後拂と爲すことが出来る。

有蓋貨車 一輛一籽に付 七錢五厘

無蓋貨車 同 六錢二厘

貨物緩急車 同 三錢七厘

但し三十二籽未滿の輸送に在りては三十二籽分の料金を收受する。

運轉上の必要に依り連結したる軍用列車の緩急車に對しては、之に軍隊の貨物を積載したる場合の外は其の料金を收受せぬ。

軍用貨物の宰領者及看守者は専用に供したる貨車に乗込む場合に限り之を無賃とし、其の制限人員は左の通である。

イ、馬匹輸送の場合に於ては貨車一輛に對し二人又は三人の割合

ロ、荷物輸送の場合に於ては貨車一輛に對し一人の割合

前項の制限を超過したるときは其の超過人員に對し貨物運送規則に定むる附添人料の半額を徴収する。専用貨車以外に乗込たるときも亦同様である。

第二節 省用貨物

省用貨物とは鐵道省自己の用品を謂ふのである。

省用貨物の託送者は長若は主任又は指定する責任者に限られ、運送申込者は運送狀の提出を要せず運輸帳表に定むる所に依り第一種貨物通知書を作成し其の各片を發驛に提出するのである。

運賃料金は後拂であつて特に定ある場合を除き一般營業貨物の例に依り算出する。併して非營業線等に於ては特殊な運賃計算方を設けてある。

第三節 購買貨物

購買貨物とは國有鐵道共済組合購買部、鐵道省消費組合及職員共同購買等の貨物を謂ふ。

購買貨物の運送申込には之が證票を必要とする。

購買貨物の運賃は一般營業貨物賃率より八割を低減し、且つ最低運賃の適用がない。而して其の運賃金額に於て一錢に満たざるときは之を一錢に切上げ、一錢を越ゆる場合は一般の例に依り錢未滿の端數は切捨てる。

購買貨物として託送ありたる物品を見本との相違其の他の事由に因り仕入を取消したる場合、之を仕入先に返送せず到着驛（地）に於て納入者又は其の指定者に交付したるときは之が運賃割引等を取消するのである。

購買貨物を宅扱と爲す場合は六十疋迄は三十疋毎に二十錢、六十疋を越ゆる重量に對しては十疋迄を増す毎に七錢の割合に依り集貨料として別に收受する。

購買貨物の積卸及使用貨車の手押入換は荷送人又は荷受人の負擔である。

第五章 代金引換

第一節 代金引換の意義

代金引換とは荷物又は貨物託送の際、荷送人より其の意思の表示により、運送人たる鐵道は代金と引換に運送品を荷受人に引渡し、著驛は發驛へ之が收入済の旨を通知し、發驛は荷送人に其の金額を支拂ふことを謂ふのである。

第二節 取扱制限

左に掲ぐるものは代金引換と爲すことが出来ぬ。

- 一、新聞紙
 - 二、鮮魚介類、動物、鮮肉、蠶種其の他腐敗變質し易きもの又は死する處あるもの
 - 三、危険品
 - 四、貨物引換證又は船荷證券付のもの
- 引換代金額は一口に付金二千圓以下とし錢位未滿の端數なきものに限る。

第三節 引換代金の收入並に支拂

著驛に於て引換代金を領收したるときは、驛長に於て當該引換代金領收通知書と關係切符又は通知書とを對照し金額其の他相違なきを確認したる上、引換代金領收通知書に收入月日、驛名を記入職印を押捺し之を發驛に送附する。

發驛に於て前項の送附を受けたるときは、所定の書式に依り引換代金の支拂を爲すべき旨を遲滯なく荷送人に通知し、制規に依り之が支拂を爲すのである。

代金引換は特に定ある場合を除き各驛所に於て取扱ひ、左記手数料を收受するのであるが、第二號の手数料は荷主の責に歸すべからざる事由に因る場合又は荷物の處分若は變更と同時に請求ある場合は之を收受しない。

一、代金引換手数料

引換代金額	二十圓迄	十錢
同	三十圓迄	十三錢
同	五十圓迄	二十錢
同	百圓迄	二十七錢
同	百圓を超ゆるものは百圓迄を増す毎に	十錢

二、引換代金の増額、減額又は代金引換の取消手数料

荷物及關係書類發送前	一回に付	十錢
荷物及關係書類發送後	同	三十錢

右の手数料は申込を受けたる際之を收受する。但し運賃及料金が著拂、豫納又は後拂なるときは著拂、豫納又は後拂と爲すことが出来る。

註 第二號の料金は第一號の料金とは關係なく之を收受するものに付、引換代金の増額又は減額の請求に應じたる場合、變更したる引換代金額に相當する引換手数料と、既收の引換手数料との間に差異あるときは、其の差額を追徴又は拂戻すの外別に第二號の料金を收受するものとす。

第六章 連帶運輸

第一節 總說

連帶運輸とは經營者を異にする二個以上の交通機關に跨り、旅客又は貨物を運送することを謂ふのである。茲に謂ふ交通機關とは其の營業の實質が略相似たるところの鐵道、軌道、自動車及航路等を謂ひ、之等交通機關相互に旅客又は貨物を運送するに於ては、各其の經營の實體、地方的經濟事情等により同一規則の下に取扱ふことを許さないで、連帶運輸の取扱は自ら複雑となるのである。

斯く事情の異なる各箇の交通機關が恰も一體をなして旅客貨物の連絡運送に當るのであるから、豫め精密なる取極めをなして、凡ゆる場合に處すべき方法を講じて置かねばならない。従つて經濟事情が餘り差異のない内地に於ける連帶運輸は國有鐵道と同一の取扱とするも、地方鐵道、航路等の營業には大なる支障も與へないが、朝鮮、臺灣、滿洲等の各運輸機關との連帶運輸は前者と異なり植民地の開發使命、經濟事情の相違等から到底内地に於ける取扱と同一にすることは許されない。茲に於て自づから兩者を分ち、前者を内地連帶と謂ひ、後者を外地連帶といふのである。即ち内地連帶は樺太、北海道、本州、四國、九州等の地方鐵道、軌道、自動車及之等の沿岸航路との連帶運輸であり、外地連帶は朝鮮、臺灣、滿洲其他外國に於ける鐵道、軌道、自動車及之等植民地又は外國に渡航する航路との連帶運輸である。

第二節 取扱範圍

地方鐵道、軌道、自動車及航路等は軌幅、軌道負擔力等の設備其の他の關係にて、國有鐵道と同一の取扱を爲し得ざるものがある。貨物の直通運輸を不可能とする線や、一部の貨車のみ直通し他貨車の直通しないもの即ち直通貨車に制限があるもの、取扱ふ貨物に制限があるもの等がある。之を例示すれば貸切扱を取扱はざるもの、又其の噸數に制限があるもの、或は小口扱は取扱ふが其の貨物の長さ、重量、容積等に制限があるもの、危険品を取扱はざるもの、荷物代金引換の取扱を爲さざるもの等各線各様に其の取扱範圍は區々である。

第三節 運賃計算

貨物の扱種別は朝鮮内各鐵道線及滿洲内各鐵道線（總局線）を除き各連帶運輸機關共同一の扱種別に依るのである。之に依り内地連帶の場合は省と殆ど同一の扱種別に依つて取扱ふことが出来るが、外地連帶の場合には臺灣を除き朝鮮内各鐵道線及滿洲内鐵道線（總局線）は各其の所定の扱種別に依り取扱ふのである。但し朝鮮内各鐵道線に連帶運輸を爲す場合に於て宅扱だけは同一である。

貨物の運賃は國有鐵道貨物運送規則に依つて算出するが、其の算出方法は各運輸機關毎に算出して併算する。此の場合宅扱貨物は各運輸機關の營業料程を通算して算出するのである。但し各連帶航路、朝鮮内各鐵道線、臺

灣交通局線（何れも宅扱を除く）、滿洲内鐵道線（總局線）と連帶運輸の場合は、各其の所定に依り運賃を算出し國有鐵道貨物運送規則に依らないのである。又省線と總局線との連帶運輸の場合小口扱貨物は特種のもを除き、日滿直通貨物等級と日滿直通貨物貨率に依つて運賃を算出する特例がある。

運賃低減の定めあるときは、各鐵道毎に所定の割引貨率を適用する。

前述した所に依り運賃を算出する場合に於て、最低運賃は併算額に對し適用する。

第七章 小運送業

第一 小運送の概念

小運送とは大運送の對語であつて、鐵道、軌道、船舶等の如き比較的大規模、遠距離の運送機關に依る運送と大運送と稱する場合に、其の運送の兩端に於て之に附帯して行ふ運送作業を謂ふのであつて、小運送業者とは之を營業する所謂運送店のことである。

第二 小運送業界の沿革及缺陷

小運送の仕事は國民經濟、商取引、國防上より見て最も重要な業務であるが、明治初年一時免許營業であつたが、自由思想の勃興に伴つて間も無く廢止せられ、爾來自由營業として何等の取締がなかつた爲種々なる弊害を生ずるに至つた。茲に於て社會一般業者の取締の必要を叫ばれたが、當時鐵道省には陸運の監督權が無かつた

ので、過渡的施設として大正八年運送店の公認制度を布き優良なる運送店を選び信用を裏書し、荷主公衆の便に供した。然るに業界は紛擾絶えず之を維持する事が出来なくなり之を廢した。而して之に代ふるに指定制度を以てする事となり大正十五年鐵道省の聲明に基き業界の大合同が行はれ、昭和二年一驛一名の業者を選び指定運送取扱人（現在の指定店）とし、新に開始した特別小口扱貨物（現在の宅扱）集配作業の下請及貨物積卸、貨車手押其の他の作業を請負はしめ、契約に基き業務の指導を行ひ、小運送の改善に努めて來た。

前記公認制度及指定制度の實施は業界改善の爲に尠からぬ効果はあつたが、業者取締の法規がなく、依然自由業であつたが爲に、小業者濫立、取扱の不正不當、料金の亂脈等を如何ともする事が出来ず、且業者の指導的立場にある統轄會社が依然數箇に分立し純然たる營利的經營を爲し對立してゐたので、業者に對する指導助成等の公益的活動は到底期待する事が出来ない状態にあつた。

第三 小運送業法の制定

前述の如き缺陷を一掃し小運送の健全なる發達を圖る爲根本方策を樹立することとなり、鐵道省は昭和十一年十月小運送制度調査會を設置し、朝野の權威者に諮問した處、同翌月小運送業法を制定して同時に日本通運株式會社を設立するを以て有效適切とすとの答申を得たので、直に起草に着手し昭和十二年一月議會へ法案提出の運びとなり、同三月二十九日兩院通過し、四月二日御裁可、四月五日兩法は公布せられるに至つた。而して日本通運株式會社は公布と同時に施行となり、小運送業法は公布後施行規則制定の關係もあり十月一日より實施の運びとなつた。

第四 小運送業法の目的

小運送業法の目的は小運送業者の濫立を防ぎ不當な競争や不正な取扱を取締つて、業者の共存共榮を圖ると同時に荷主公衆の便益を増進せんとするにある。

第五 小運送業の免許

本法の施行に依り法律公布前から營業して居る者は、届出書の提出に依つて免許の方針であつたから別に「免許申請書」の提出を要せず希望者は本法施行の日から三ヶ月以内に届出書の提出に依つて免許せられたが、本法公布後は免許を受けない者は小運送業を營むことが出来ないのである。

小運送業の免許は鐵道大臣が行ふのであるが、その方針は、本法公布後實施前に開業した者、或は新に開業しやうとする者に對しては、荷主公衆の便益や他の小運送業者にどんな影響を及ぼすかを充分調査した後免許の可否を決定するのである。

第六 日本通運株式會社の使命

日本通運株式會社は日本通運株式會社法に依つて設立した半官半民の公益的性質を有する會社である。故に同社は省と協力して小運送業界の改善指導を爲す統轄會社たることは申す迄もないが、更に同社をして内地の小運業者全體の交互計算や貨物引換證の整理、保證等を行はせ以つて經營の合理化を圖り、取引上の正確を

期せんとするのが目的である。

第七 小運送業者の義務

一、報告すべき事柄

鐵道大臣は免許した小運送業者が常に資力信用を保ち健全なる發達をしてゐるかどうかを知る爲に、業者に營業の内容を報告させることになつてゐる。其の報告は營業概況報告と營業報告の二つであるが、營業概況報告は全部の小運送業者が一様に出し、營業報告は會社組織の業者に限つて出すのである。

二、店先に掲出すべき事柄

免許を受けた小運送業者は免許業者であることを明にし、常に正しい營業を爲し、不正な手ひ等をせず荷主公衆の利益を保護する意味から次のものを店先に掲げなければならない。

イ、認可された運賃料金

ロ、認可された營業規則

ハ、免許小運送業者の標札

三、荷物取扱上心得べき事柄

イ、荷物の取扱順序 小運送業者は荷主から荷物を受取つた順序に依つて取扱はなければならない。之は小運送業者が單なる營利事業でなく鐵道と同様公益的の性質を有する仕事であるからである。従つて必ず公平に取扱ひ通り一遍の荷主であるとか、常得意であるとかの理由で取扱の順序を勝手に變更してはならぬ。尤も

取扱上正當な理由があるとか、公益上の必要ある時は此の限りではない。

ロ、事故證明の發行 小運送業者は荷物を荷主に引渡す際に荷主から荷物の滅失、毀損又は延着を理由として證明を請求されたときは、其の事柄を書いた證明書を出さなければならぬ。

ハ、受託引渡に使用帳表類の保管 小運送業者であつて日本通運株式會社の加盟店である者は次の様な帳表類の發行の日から二年間保存して置かなければならぬ。

- 1、貨物通知書
- 2、貨物發送通知書（手板）
- 3、其他受託引渡に關する帳表類

ニ、引渡が出来ぬ荷物の寄託 引渡の出来ない荷物を何時迄も小運送業者に保管させて置くことは其の設備の利用を妨げるばかりでなく、保管の費用も嵩み、不當な負擔をさせることとなり、延いては業者の營業に支障を來し荷主公衆にも迷惑をかける結果となるので、引渡の出来ないことが小運送業者の責任でないときは（到着通知を出しても受取に來ない場合とか、荷受人が受取を斷つた場合とか、或は荷受人不明等の場合）其の荷物を倉庫業者に寄託することが出来る。

第八 鐵道大臣の命令監督

鐵道大臣は小運送業の健全な發達を圖ると同時に荷主公衆の便益を増進する爲に必要な命令を發し、又は部下の官吏に營業の狀況を檢查させることが出来る。

附錄 貨車賃率表

宅 扱
鐵道・航路

貨物	普通貨		特別貨	
	三〇延迄	五〇延迄	三〇延迄	五〇延迄
以上二〇〇ト増ス毎ニ	一五	二〇	一五	二〇
一、四〇〇	一五	二〇	一五	二〇
一、二〇〇	一四	一八	一四	一八
一、〇〇〇	一三	一七	一三	一七
八〇〇	一二	一六	一二	一六
七〇〇	一一	一五	一一	一五
六〇〇	一〇	一四	一〇	一四
五〇〇	〇九	一三	〇九	一三
四〇〇	〇八	一二	〇八	一二
三〇〇	〇七	一一	〇七	一一
二〇〇	〇六	一〇	〇六	一〇
一〇〇	〇五	〇九	〇五	〇九
三〇延迄	三六	四〇	三六	四〇
二〇延迄	三六	四〇	三六	四〇
一〇延迄	三六	四〇	三六	四〇
以上一〇〇ト増ス毎ニ	四八	五五	四八	五五
一、四〇〇	四八	五五	四八	五五
一、二〇〇	四四	五〇	四四	五〇
一、〇〇〇	四四	五〇	四四	五〇
八〇〇	四四	五〇	四四	五〇
七〇〇	四四	五〇	四四	五〇
六〇〇	四四	五〇	四四	五〇
五〇〇	四四	五〇	四四	五〇
四〇〇	四四	五〇	四四	五〇
三〇〇	四四	五〇	四四	五〇
二〇〇	四四	五〇	四四	五〇
一〇〇	四四	五〇	四四	五〇
三〇延迄	三六	四〇	三六	四〇
二〇延迄	三六	四〇	三六	四〇
一〇延迄	三六	四〇	三六	四〇
以上一〇〇ト増ス毎ニ	四八	五五	四八	五五
一、四〇〇	四八	五五	四八	五五
一、二〇〇	四四	五〇	四四	五〇
一、〇〇〇	四四	五〇	四四	五〇
八〇〇	四四	五〇	四四	五〇
七〇〇	四四	五〇	四四	五〇
六〇〇	四四	五〇	四四	五〇
五〇〇	四四	五〇	四四	五〇
四〇〇	四四	五〇	四四	五〇
三〇〇	四四	五〇	四四	五〇
二〇〇	四四	五〇	四四	五〇
一〇〇	四四	五〇	四四	五〇

小口扱、應

鐵

貨物

種別 等級	普通貨率									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
5	112	95	83	72	62	52	42	34	29	26
8	138	115	99	87	75	64	52	43	37	32
11	164	134	116	101	88	75	62	51	44	39
14	190	154	132	116	102	87	73	60	52	46
17	214	173	149	131	115	99	83	69	59	53
20	240	193	165	146	128	111	93	78	67	60
23	266	212	182	160	141	122	103	86	74	66
26	292	232	198	175	154	134	113	95	82	72
29	316	251	215	190	168	146	124	104	89	78
32	342	271	231	204	181	157	134	112	97	85
35	368	290	248	219	194	169	144	121	104	92
38	394	310	264	234	207	181	154	130	112	98
41	418	329	281	248	220	192	164	138	119	105
44	444	349	297	263	234	204	175	147	127	111
47	470	368	314	278	247	216	185	156	134	118
50	496	388	330	293	260	228	195	165	142	125
55	532	415	352	313	278	244	209	177	152	134
60	568	442	374	333	296	260	223	189	162	143
65	606	469	396	353	314	276	237	201	172	152
70	642	496	418	373	332	292	251	213	182	161
75	678	523	440	393	350	308	265	225	192	170
80	716	549	459	410	365	321	276	234	201	177
85	752	574	478	427	379	333	287	243	209	184
90	788	600	497	444	394	346	298	252	218	191
95	824	625	516	461	408	358	309	261	226	198
100	862	651	535	478	423	371	320	270	235	205

二六七

扱、貸切扱 (一部)

道 (百疋=付)

貨物

種別 等級	特別貨率									
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
5	85	52	42	40	29	26	26	22	20	18
8	102	64	52	48	37	32	32	28	25	23
11	119	75	62	56	45	39	39	34	30	28
14	136	87	72	64	53	46	46	40	35	33
17	153	99	81	72	61	53	53	46	40	38
20	170	111	90	80	69	60	60	52	45	43
23	187	122	99	88	77	66	66	58	50	48
26	204	134	108	96	85	72	72	64	55	53
29	221	146	117	104	92	78	78	70	60	57
32	238	157	126	112	99	85	84	76	65	61
35	255	169	135	120	106	91	90	82	70	65
38	272	181	144	128	113	97	94	88	75	69
41	289	192	153	136	120	104	98	94	80	73
44	306	203	162	144	127	110	102	100	85	77
47	323	214	171	152	134	117	106	105	90	81
50	340	225	180	160	141	124	110	110	95	85
55	363	241	193	172	151	132	116	118	102	91
60	386	257	206	184	161	141	122	126	109	97
65	409	273	219	196	171	150	128	134	116	103
70	432	289	232	208	181	159	134	142	123	109
75	455	305	245	220	191	168	140	150	130	115
80	478	318	255	230	199	175	146	156	135	120
85	501	330	265	240	207	182	152	162	140	125
90	524	342	275	250	215	189	158	168	145	130
95	547	354	285	260	222	196	164	174	150	135
100	570	366	295	270	229	203	170	180	155	140

二六六

度量衡換算表

尺→米 (1尺=0.3030米)

哩→杆 (1哩1.609,344杆)

貨物

尺	米	哩	杆
1	0.30303	5	8.0467
2	0.60606	10	16.0934
3	0.90909	15	24.1402
4	1.21212	20	32.1869
5	1.51515	25	40.2336
6	1.81818	30	48.2803
7	2.12121	35	56.3270
8	2.42424	40	64.3738
9	2.72727	45	72.4205
10	3.03030	50	80.4672
11	3.33333	55	88.5139
12	3.63636	60	96.5606
13	3.93939	65	104.6074
14	4.24242	70	112.6541
15	4.54545	75	120.7008
16	4.84848	80	128.7475
17	5.15151	85	136.7942
18	5.45454	90	144.8410
19	5.75757	95	152.8877
20	6.06061	100	160.9344
21	6.36364	125	201.1680
22	6.66667	150	241.4016
23	6.96970	175	281.6352
24	7.27273	200	321.8688
25	7.57576	225	362.1024
26	7.87879	250	402.3360
27	8.18182	275	442.5696
28	8.48485	300	482.8032
29	8.78788	325	523.0368
30	9.09091	350	563.2704
35	10.60606	375	603.5040
40	12.12121	400	643.7376
45	13.63636	425	683.9712
50	15.15152	450	724.2048
55	16.66667	475	764.4384
60	18.18182	500	804.6720
65	19.69697	525	844.9056
70	21.21212	550	885.1392
75	22.72727	575	925.3728
80	24.24242	600	965.6064

二六九

航路 (百担 = 付)

貨物

種別 等級 航路別	普通貨率									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
青森函館間	1,050	850	730	630	570	510	450	400	350	300
稚内港大泊港間	1,250	950	830	730	640	550	500	460	420	380
下關釜山間	1,450	1,100	850	750	660	580	530	480	440	400
宇野高松間	205	190	175	160	145	135	125	115	105	95
下關小森江間	115	100	85	75	65	65	60	60	55	55

種別 等級 航路別	特別貨率									
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
青森函館間	780	510	460	420	360	280	270	270	230	210
稚内港大泊港間	860	580	500	450	420	360	330	330	280	240
下關釜山間	1,000	600	520	480	440	380	340	340	300	280
宇野高松間	170	130	120	115	105	90	85	85	75	70
下關小森江間	90	58	58	54	54	50	50	50	40	40

二六八

立方尺→立方米
(1立方尺=0.02782647立方米)

立方尺	立 方 米
5	0.139132
10	0.278265
15	0.417397
20	0.556529
25	0.695662
30	0.834794
35	0.973926
40	1.113059
45	1.252191
50	1.391324
55	1.530456
60	1.669588
65	1.808721
70	1.947853
75	2.086985
80	2.226118
85	2.365250
90	2.504382
95	2.643515
100	2.782647
125	3.478309
150	4.173971
175	4.869632
200	5.565294
225	6.260956
250	6.956618
275	7.652279
300	8.347941
325	9.043603
350	9.739265
375	10.434926
400	11.130588
425	11.826250
450	12.521912
475	13.217573
500	13.913235
525	14.608897
550	15.304559
575	16.000220
600	16.695882

斤→匁
(1斤=0.6匁)

斤	匁
5	3.0
10	6.0
15	9.0
20	12.0
25	15.0
30	18.0
35	21.0
40	24.0
45	27.0
50	30.0
55	33.0
60	36.0
65	39.0
70	42.0
75	45.0
80	48.0
85	51.0
90	54.0
95	57.0
100	60.0

噸→匁
(1噸=1.016064匁)

噸	匁
5	5.0803
10	10.1606
15	15.2410
20	20.3213
25	25.4016
30	30.4819
35	35.5622
40	40.6426
45	45.7229
50	50.8032

貨物輸送

第一節 輸送の手配

鐵道及航路に於ける貨物輸送に關しては特に定めあるものを除き運輸局は各鐵道局の、鐵道局は所管運輸事務所間（鐵道局出張所を含む）の、運輸事務所は所管各驛間の手配を爲すものである。

運輸局は一鐵道局管内の輸送と雖も他局又は一般の輸送に關係ありと認むる場合は、鐵道局に對し其の指示を爲すことあり、鐵道局の運輸事務所に對する場合も亦同様である。

第二節 貨車運用

第一 運用の意義

鐵道に於ける貨車の運送は貨物を貨車に收容して其の所在を變更するのであるから、之が實行には貨車の移動即ち貨物を積込みたる貨車又は貨物積込みの爲めに廻送する貨車の輸送を爲さねばならぬのである。

故に貨車輸送は鐵道貨物輸送の心髓であると謂ふを得べく、貨物輸送に關する萬般の施設計畫は畢竟貨車運用の圓滑を圖る方策に外ならぬのである。

貨車運用は先づ貨物列車網を配置し、次いで貨物の扱別如何に依る各獨特の輸送方法を決定し、更に貨車配給方法を決定し是等が相寄つて始めて圓滑に遂行し得るものである。

各驛の所要車は自驛到着車を以て自由に充當するのではない。殊に各驛の發送貨物の數量と到着貨物の數量とは必ずしも一樣ではないために、一方に於ては貨車に剩餘を來し一方では不足すると謂ふ様な状態となる。従つて之が集配と運用は運輸事務所に於て各驛の在貨總數、所要車數、到着車數等の必要な事項を報告せしめ之を基調として行ふものである。

第二輸送経路

鐵道の建設が普及し鐵道網が完成に近づくると多數の環狀線が出来、目的地に至る経路が幾つもある。此の経路を經ても目的地に行き得るので、結局どの経路に依つて貨物の輸送を爲すべきかが問題となる譯であるが、此の場合荷送人をして経路を選擇せしむることも一つの方法である。一般荷主をして鐵道地理や列車系統其他の輸送事情に精通せしめ、適當な輸送経路を選擇せしむるは至難の事であり、其の結果同一驛に行く貨物に對し或る者は甲の経路を選擇し、或る者は乙の経路を選擇するが如き事になつては鐵道の操車作業や貨切の仕譯作業が非常に煩雜を極むるのみならず、之に依つて實際に流動する貨車や貨物の數量が其の線區に於ける輸送能力と一致せず、之が爲め甲の経路は輸送能力以上の貨車や貨物が輻輳し大停滯を來す一方、乙の経路は通過量少なく輸送力過剩の爲め貨物列車の運轉休止を餘儀なくするに到る可く、斯様な事では鐵道に於ては周到な輸送計畫を樹て各般の施設を爲しても徒勞に歸すること明かである。

元來貨物は例外のものを除いては通過すべき経路の如きは全然問題でなく、迅速安全に目的地へ到達すれば良しであるから、荷主の期待する條件を充分尊重する限り輸送経路は鐵道に於て適宜選擇しても宜い譯である。

此の故に貨車及貨物の輸送経路は原則として鐵道に於て決定するものとし、集結輸送、輸送力の調節其他輸送上の狀態に應じ、鐵道局管内に於けるものは當該鐵道局長に於て、他の鐵道局管内に跨るものは運輸局長に於て之を定めるのである。但し一鐵道局管内に於けるものと雖も他の鐵道局管内、又は一般の輸送に關係を及ぼすものと認むるものは運輸局長に於て定むることがある。

前項の定なき場合は最短経路に依り輸送するものである。尙取引上の必要其他の理由に據り、特に荷主に於て輸送経路を選擇せんとする場合は、輸送上格別の支障なき限り之に應ずることゝなつてゐる。

第三輸送順序

鐵道は公共的輸送機關である以上は、鐵道が多數の荷主から委託せられた貨物を輸送するに當つて、何等の方針も標準もなく、鐵道の都合のみに依つて勝手な順序に依つて輸送することは其の公共的性質から到底許されなざることである。

されば鐵道に於て公益上の見地から原則として貨物の品種に依り、次の如く輸送の順位を指定し同順位の貨物は受取りたる順序に依ることに定めてゐる。

一、危険品

二、死體

貨物輸送

- 三、死する虞ある貨物
- 四、鮮・冷凍・煮・焼き又は蒸したる魚介類（汚穢品を除く）、蒲鉾類、生甘藷、生馬鈴薯、桑葉、牛乳、山羊乳、脱脂乳、脱脂酸性乳、バター、果物類（乾したるもの、漬けたるもの並に皮を除く）、氷、蒟蒻玉、鮮節、卵（殻を除く）、苗、鮮肉、冷凍肉、生菌、野菜類、蠶種
- 五、其の他の貨物

但し運輸上正當の事由ある場合、或は公益上必要と認むる場合は輸送順序を變更することが出来るが、之は相當重要な事項であるから、貨物係員の判断に委せず運輸局長、鐵道局長又は運輸事務所長に於て特に指示することになつてゐる。

然しながら左の場合は運輸上常に起る事例であるから、上司の指示を俟つことなく驛限り實行することが出来る。

- イ、集結指定區間行にして其の集結を爲すべき列車にて確實に輸送し得る貨物は發送順序が多少繰下つても支障がない。
- ロ、荷送人の請求に依り、列車を指定して輸送する貨物は連結列車が確定してゐる關係上、輸送順序に繰上げ繰下げが起ることは已を得ない。
- ハ、運轉保安上特に指定した列車を以て輸送する貨物、例へば潤大品の如きものを輸送する場合に於ては、一般の輸送順序に據り難い。
- ニ、小口貨物にして緩急車又は代用車を以て輸送するものは、貨物の行先に依つて積込むべき貨車が指定せられ、其の連結列車も異なつてゐるので輸送順序に従つて發送し難い場合がある。
- ホ、以上の外列車の種類、運行系統、發車時刻の關係に依り、其の列車を利用するを有利とする貨物に對して輸送順序の繰上げ繰下げを行ふことは、運輸上當然の措置と云はねばならぬ。

第四 在 貨

在貨とは、各驛に於ける翌日以後の荷主の發送希望貨物の謂ひであつて、之れを基礎として驛は運輸事務所に運輸事務所は所管鐵道局に、鐵道局は本省に對し各翌日分の所要車の車種及車數の請求を爲すのである。

在貨の範圍は左の各號に依る

- 一、毎日略一定量の發送ある左の貨物は其の一日分發送希望車數に依る
 - イ、採掘場に於ける石炭、鑛礫石、石材、砂利
 - ロ、港灣地點に於ける石炭、鑛礫石、木材
 - ハ、伐採地及大集散地に於ける木材類
 - ニ、生産工場に對する原料
- 二、左の貨物は何時にても積込み得るものなることを鐵道が確認したるもの
 - イ、驛構内に持込みある貨物及陸揚待合中の貯積貨物
 - ロ、運送店又は其の倉庫にある貨物
 - ハ、常時貨物を發送する倉庫、工場又は商店等にある貨物

ニ、場所を一定せる發送貨物置場にある貨物
前記第二號の在貨は、貨物運送狀に基き之を計上するのであるが、第一號の貨物に對しては貨物運送狀を提出せざるものに付ても之を計上することが出来る。

第五 貨車配給

貨車配給は左記各號に依り最も公平に之を爲すべきである。

- 一、前號一の貨物に對しては、過去に於ける發送實積總數、現在に於ける貨車配給狀況、積卸能力及發送希望總數等を參酌し一句分の輸送總數を豫定し、之に基き日々の配給を爲すべきである。
- 二、其の他の貨物に對しては運送狀提出の順序に依るを本則とする。但し左記貨物に對しては配給の順序を繰上ぐる事を得る。
 - イ、公益上又は運輸上正當の理由ありと認め、運輸局、鐵道局若は運輸事務所が特に指示せる貨物。
 - ロ、危険品車票又は急送品車票を使用する貨物。
 - ハ、御用物、軍事供用令に依る貨物、引越荷物、旅行に附隨する自動車及演劇其他興行道具。左記各號の貨物に就いては貨車配給の順序を繰上げ、又は繰下ぐる事を得る。
- 一、集結指定區間行にして、集結列車に集結輸送すれば速達を期し得る貨物。
- 二、指定輸送を爲す貨物。
- 三、特種構造の貨車を必要とする貨物又は特殊の積載方を要する貨物。

- 四、貨車運用計畫に於て使用車数を限定せられ居る區間行貨物。
- 五、配給順序を變更するも豫定到達時刻に變り無く、且つ行先に適應したる列車に依り運送し得る貨物。
- 六、貨物總數と貨車總數との關係及貨車の種類に依り、配給順序を前後すれば荷主相互に都合よき貨物。
- 七、空車を廻送し居る方面行貨物。
- 八、運送狀提出の順序に依るときは配給が一荷主に著しく偏倚し、他の荷主との間に公平を缺くと認めたる場合及偏倚せざるも荷主の荷役力伴はざる貨物。
- 九、社車、專屬車、専用車等の返路利用に適合する貨物。

第六 貨車使用方

貨車（後に述べる緩急車、準貨車を除く）は種類に依つてその構造を異にし、其の取扱方も各相違があるのである。

各種貨車の用途に就いては大體次に述べる様ではあるが、尙之れに使用上注意すべき事柄が附帶して居るものもあるから、詳しくは貨物輸送手續第二十六條乃至第三十八條を參照せられ度い。

- 一、有蓋車は通常施封保護を要し又は雨浸りを避くるの必要あるもの（罐入密封にあらざる生石灰を除く）若は火氣に感じ易き貨物及動物運送に使用する。但し制動機（車側制動機及空氣制動機の縮切りコックを縮切りたる場合を除く）の取付くる有蓋車は火藥類及危険品包裝表第三十八號の荷造に依る二硫化炭素の運送に使用することが出来ない。

又本貨車に貨物を「バラ積」と爲す場合は運輸事務所長の承認を受け、且車扉を壓せざる様相當の施設を爲すべきである。

- 一、二十五瓩積ボキ一有蓋車は小口貨物の輸送に使用する。但し、鐵道局の承認を受け軍馬及軍用器材の輸送に使用する事が出来る。
- 二、鐵側有蓋車は火薬類、動物、罐入密封に非ざる生石灰、硫化銅礦及硫化鐵礦の燒礦以外の貨物にして施封保護を要し、又は雨浸りを避くるの必要あるもの若くは火氣に感じ易き貨物の輸送に使用する。但し鐵製有蓋車不足の場合は鐵道局の承認を受け罐入密封に非らざる生石灰の輸送に使用する事が出来る。
- 三、冷蔵車は通常鮮魚鮮肉、牛乳、乳製品、鶏卵、生果、野菜等冷蔵輸送を必要とする貨物及冬期に於て保温輸送を必要とする貨物に使用する。
- 四、通風車は通常生果、野菜類、桑葉、苗木、花等の通風輸送を必要とする貨物の輸送に使用する。
- 五、家畜車は牛犢其の他の動物（馬を除く）の輸送に使用する。
- 六、豚積車は通常豚、緬羊、山羊の輸送に使用する。
- 七、家禽車は家禽の輸送に使用する。
- 八、活魚車は魚介類其の他の貨物を水に活かして運送する場合に使用する。
- 九、車運車は特殊の積卸設備を有する驛間發着の自動車、馬車其の他の車輛類の輸送に使用する。
- 十、陶器車は陶器類の輸送に使用する。
- 十一、鐵製有蓋車は通常生石灰の輸送に使用する。
- 十二、タンク車は油類、硫酸アンモニア、クレソート等専用標記に應じた貨物の輸送に使用する。
- 十三、水槽車は省用の水の輸送に使用する。
- 十四、無蓋車は施封の要無く雨浸り、又は火氣を厭はない貨物、有蓋貨車に積載し難き長尺又は濶大なる貨物及有蓋車積を爲すべき貨物を無蓋の貨車積と爲す特約に依り運送する場合に使用する。
- 十五、石炭車は特殊の取卸設備を有する驛着の石炭の輸送に使用する。
- 十六、土運車は土、砂利、石材等の省用貨物の輸送に使用する。
- 十七、長物車は長尺なる貨物の輸送に使用する。
- 十八、大物車は濶大又は重量の大なる貨物の輸送に使用する。

第七 緩急車及車掌車

緩急車及車掌車は列車乗務員の乗務用に使用するのであるが、緩急車には左の各號に依り貨物を積載する事が出来る。

- 一、有蓋緩急車は小口貨物
 - 二、無蓋緩急車は無蓋車に準じ一般貨物
 - 三、石炭緩急車は石炭車に準じ石炭
 - 四、土運緩急車は土運車に準じ省用貨物
- 前項以外の目的に使用の必要ある場合は鐵道局の承認を受けねばならぬ。

準貨車（車掌車を除く）は左記區別に依り使用する。

- 一、雪掻車は検車區に常備し線路除雪に使用する。
- 二、控車は船車連絡地點に於ける入換及構内入換作業の場合控車として使用する。
- 三、檢重車は橋秤の検査又は橋梁の耐重検査に使用する。
- 四、操重車は橋梁架設、軌條敷設又は事故等の救援等に使用する。

第八 專屬貨車

特殊構造の貨車若くは特殊地域に限り運用する貨車に對しては、必要に應じ之を鐵道局に專屬せしむるのである。專屬せしむべき鐵道局、車種、番號等は運輸局長に於て定められる。

鐵道局は其の常備驛若くは運用方法を定めるのである。前項の常備驛の標記ある貨車は到着荷卸後空車にて常備驛宛返送するのである。併し返送順路に使用することは差支なし。

第九 専用貨車

前記の專屬貨車は其の所屬を定めたものであるが、茲に述べる専用貨車とは其の運用區間を定めた貨車を謂ふ。左記各號の場合は鐵道局に於て一定區間に専用することが出来る。併し一般の運用に支障ありと認むる場合は運輸局に於て中止せしむる事が出来る。

一、毎日略一定數量の貨物を同一方面に發送する場合

二、省工事用品を運送する場合

三、其他特殊の事情ある場合

専用貨車は特別の事情あるものを除き、運用列車を指定する爲め、輸送の適確を期し且又配車の手數も要しないことになる。専用貨車には「何々區間専用車」若は「何驛専用車」と記載したる長四十五纏、幅十五纏の木札若は金屬製板を車體兩側に附するのである。

併し省工事用品を運送するもの及折返運用を定めたるものに付いては、之を省略するも差支へないのである。

第一〇 迎車及連帶線所屬貨車

迎車とは連帶線發省線著又は通過となるべき貨物運送の爲め省用貨車を迎車として廻入方申出ありたる場合、鐵道局又は運輸事務所は當該連帶線に於ける在貨、貨物の性質、行先及自管内の出貨情況との振合等を參酌して廻入する貨車を謂ふもので、接續驛出發時刻より起算し料別に依り一定の時間内に往復せしむべきものとなつて居る。

連帶線所屬貨車が到着したる場合は、原則として最初通過し來れる經路に依り、其の接續驛宛空車にて返送するものである。但し次の場合は往路と異なる經路に依ることが出来る。

一、往路より短距離なる省線に依る場合

二、貨車所屬線との接續驛二以上ありて、往路經由せざる接續驛に宛つるを便宜とする場合

三、貨車所屬線と省線との間に介在する他の連帯線を通じて到着したる貨車は、其の通過連帯線と省線とを通算したる料程が往路より短距離にして、且通過連帯線の短距離なる経路に依る場合

四、線路不通其他已む事を得ざる事由ある場合

連帯線所屬貨車は其の到着驛に於ては前述の返送経路に依る貨車所屬線行貨物又は返送順路行貨物に使用することが出来る。但し順路利用に依り到着したる貨車は其の到着驛に於ては之を空車にて返送すべきものである。

第三節 貨車附屬品

第一 覆布及網

貨車附屬品とは貨車用覆布及網を謂ふ。貨車用覆布は濡損又は焼損の虞れある貨物を、又貨車用網は輸送途中に於て脱落又は顛倒の虞ある貨物を無蓋貨車にて輸送する場合に之を使用するものであつて、之れが運用の良否は無蓋車の運用上に大なる影響を及ぼすものである。

運輸事務所より覆布又は網の廻送を命ぜられたるときは、左の順序に従ひ自驛の使用に先ち廻送の手配を爲さねばならぬ。

- 一、他の鐵道局管内へ廻送するもの
- 二、他の運輸事務所管内へ廻送するもの
- 三、所管運輸事務所管内へ廻送するもの

覆布又は網が損傷し補修を加ふる必要ありと認むるものに就いては、速かに修繕の手配を爲すのである。但し覆布縁紐の落失又は損傷せるに止まるものは速かに之が補充又は附替を爲さねばならぬ。

覆布又は網を保管する場合は、之を乾燥して覆布に對しては蒸熱を生ぜざる様通風を計り、手入れの萬全を期すべきである。

覆布を使用する場合注意すべき事項

- イ、車票挿、貨車表示票挿、検査票挿、修繕票挿及貨車の記號番號を掩ひ、又は縁紐を連結器若は其の部分品に括付けざること
 - ロ、貨物及貨車の尖角には必要に應じ菰藁等を當て、覆布の裂損を防止すること
 - ハ、降雨に際し覆布上に雨水の溜らざる様、貨物の積付及覆布の使用に留意すること
 - ニ、著驛に於て覆布を車上より撤去する場合は、前後左右より順次疊上げたる上取卸すこと
- 網を使用する場合は之を連結器、又は其の部分品に括付けざること。

第二 車馬輸送用具

車馬輸送用具とは馬灯、馬栓棒（又は胸板）、戸口繩、踏板、橋板を謂ふ。

- 一、馬灯は附添人の同乗する貸切積車に對し夜間照明用に使用する。
- 二、馬栓棒（又は胸板）は鐵道軍事供用令により輸送する馬匹積車に使用する。
- 三、戸口繩は軍事供用令に依り輸送する馬匹積車に對し必要ある場合に使用する。

四、踏板は動物の積卸に使用する。

五、橋板は車輛類其の他の貨物を積卸する場合、積卸場と貨車又は貨物と貨車との間に架用する。車馬輸送具は適當なる驛に常備し、常備驛以外の驛に於て之を必要とする場合は、運輸事務所に請求して其の配給を受くる事になつて居る。

第四節 小口貨物の輸送

第一意 義

小口貨物（宅扱、小口扱、廻扱貨物）は積合車、緩急車又は代用車に依り輸送するのである。貨物は著驛に直送せしむるを理想とするが、地勢の状況、運送量及列車系統を異にする等の爲に、直送を不能とし途中驛に於て中繼を要する場合を生ずる。併し途中驛も設備、配置人員等の關係上、自ら其の作業能力に制限がある爲に、之が中繼驛及其の範圍を運輸局に於て定めて居る。又自管内に於て別段の定を必要とするときは、鐵道局長に於て定めるのである。

第二積 合 車

積合車は其の積載貨物の發著驛に依り左の通り區別される。

一、宅扱貨物

- イ、一驛發一驛行
- ロ、一驛發二驛行（第二著驛に於て中繼となる貨物を積載せざること）
- ハ、二驛發一驛行（第一著驛は著驛に於て中繼となる貨物を積載せざること）
- 二、小口扱及廻扱貨物
 - イ、一驛發一驛行
 - ロ、一驛發二驛行
 - ハ、一驛發三驛以上行
 - ニ、二驛發一驛行
 - ホ、一驛發二驛行
 - ヘ、三驛以上發一驛行

ハ、ホ及ヘの積合車の途中に於ける貨物の積卸は、原則として貨車を解放せず列車の停車中に之を爲すことと定めてあり、輸送列車及連絡船も鐵道局に於て指定することになつて居る。

即ち宅扱貨物は急送するを本意とするため三驛關係の積合車に限定されて居り、ロ、ハの積合車に對する附記の制限も亦その主旨に出で居るのである。次に小口扱及廻扱貨物に對しては四驛關係以上を認められて居るが、四驛關係以上になると貨物が遅れ勝となるので、ハ、ホ、ヘの積合車に對しては原則として附記の制限があるのである。

積合車の積載量は最も多く積載したる區間に於て、左の廻數又は貨車容量に對し五分の四以上の積載貨物の在

ることを必要とする。

大なる標記施數十五施以上の貨車使用の場合

十施以上

同 十四施以下の貨車使用の場合

六施以上

右の積載量未滿にて運行する區間は八十軒迄とする。

尙積合車には前記に依るの外左の制限がある。

一、一驛發二驛行積合車の第一著驛第二著驛間、一驛發三驛以上行積合車の第二著驛終著驛間、二驛發一驛行積合車の第一發驛第二發驛間、二驛發二驛行積合車の第一發驛第二發驛間及第一著驛第二著驛間及三驛以上發一驛行積合車の第一發驛第二發驛間に於ては三施又は貨車容量の三分の一以上の積載量を必要とする。そして此の制限は宅扱貨物と其の他の貨物の別なく又使用貨車の大形小形も問はないのである。

二、急送品は他の貨物と混載せざること、併し危険品、動物、活鮮魚介類及氷以外の急送品は左の場合に限り混載することが出来る。

イ、一驛發一驛行積合車の著驛行

ロ、一驛發二驛以上行積合車の第一著驛行

ハ、二驛發一驛行積合車の第二發驛發著驛行

ニ、其の他の積合車は著驛行、但し途中驛に於て解放する場合は前記イ、ロ、ハに準じ取扱ふものである。

三、危険品、動物、活鮮魚介類及氷は一驛發一驛行積合車に限るものとし、急送品相互の混載をも許さぬ。併し活鮮魚介類と氷との混載は之を妨げない。

四、甲種の火薬にありては三十軒、甲種の爆薬にありては六軒を超過せざること。

第三 緩急車及代用車

小口貨物を輸送する緩急車及代用車の運行並に其の貨物積載方は鐵道局長に於て指定するのであるが、特に必要ありと認むるものに對しては運輸局長に於て指定することになつて居る。

急送品其の他貨物の性質上急送を必要とするものは、急行又は直行貨物列車の運轉する區間にありてはそれに依り、其の他の區間に於ては著驛に早達し得る列車に依り輸送すべきである。

火薬類は途中積換を要せざる有蓋車にして、制動機を使用せざる（車側制動機を除く）代用車に積載のこと。

火薬類は左の條件を具備する場合に限り、之と他の貨物とを同一の代用車に積載することを得るのである。

一、火薬類の容器外部見易き場所に其の品名を明記すること

二、他の貨物が容易に燃焼し又は爆發の誘因となるべき虞なきこと

三、甲種の火薬にありては三十軒 甲種の爆薬にありては六軒を超過せざること

急送品及宅扱貨物の輸送に適當なる列車が貨物の發驛又は著驛に停車せざるとき、又は停車するも積卸を禁止したる場合は左記各號による

一、貨物の發驛に停車せざるときは次の組立驛迄先送り該組立驛に於て中繼のこと

二、貨物の著驛に停車せざるときは手前の組立驛に取卸し中繼のこと

急送品及宅扱貨物以外の貨物輸送の爲特に前項の取扱を必要とする區域に對しては、鐵道局長之れを指定し其

の取扱を爲さしむ。

代用車は積載すべき貨物の數量及發著驛等に依り左の種別に區分せらる。

- 一、數驛にて積込み一驛にて取卸すもの
 - 二、一驛にて積込み數驛にて取卸すもの
 - 三、數驛にて積卸を爲すもの
 - 四、數驛にて積込み他の區間の數驛にて取卸すもの
- 緩急車及代用車に貨物を積載する場合は仕譯及取卸に便なる様積卸を爲し、又取卸上特に手配を要する貨物なるときは車掌は著驛又は中繼驛に豫め其の旨通報して置かねばならぬ。
- 緩急車又は代用車は左の場合に限り施封する。
- 一、鐵道局長に於て指定したる場合
 - 二、貨物が滿載となりたる場合
 - 三、貨物掛と車掌との間又は車掌相互間に於て直接貨物を受授すること困難なる場合
- 前項二、三號の場合に於ける封印は貨物掛より車掌に引繼前には貨物掛、引繼後には車掌が之を爲す。

第四 宅 扱 貨 物

宅扱貨物は指定列車及連絡船に依り輸送するを原則とするも、短距離行にして指定列車に依るよりも著驛に早達すること明かなる場合に於ては他の列車に依り輸送し得る。

宅扱貨物は一驛發一驛行積合車に依る場合を除き、積合車を以て輸送することが出来ぬ。尙其の著驛に於ける中繼貨物の混載をも許さぬ。

宅扱貨物積合車の積載量は、左記廻數又は貨車容量に對し三分の一以上の積載ある事を必要とする。併し有蓋空貨車の廻送を受ける方面に向け其の廻送を爲す方面より積合車を發送する場合の積載量は二廻 又は貨車容量の四分の一以上あれば仕立得るが、此の場合は鐵道局長に於て指定する。

- 大なる標記廻數十五廻以上の貨車使用の場合 五廻以上
- 同 十四廻以下の貨車使用の場合 三廻以上

宅扱貨物は専用の緩急車又は代用車を以て輸送するを原則とするも、宅扱貨物少く輸送上支障なしを認むるときは之に小口扱及廻扱貨物を混載し、或は宅扱貨物を小口扱及廻扱貨物積緩急車又は代用車に混載し輸送することが出来る。

第五 中繼驛及中繼範圍

總ての小口貨物を發驛で積んだまゝ著驛まで直送することは、多くの支線を有する鐵道に於ては全く不可能のことにして、何處かの驛で貨物の積換即ち中繼が起ることは已を得ないところである。

普通中繼驛となるのは線路接續驛又は航路連絡驛にして、接續する線路相互間又は鐵道と航路との相互間に發著する貨物は、直通の代用車又は積合車に依つて輸送せらるゝものゝ外、全部中繼するのが通例である。併し中には線路接續驛又は航路連絡驛であつても接續連帶線の貨物を除き、全く中繼作業をせぬ驛があり、又小口貨物

の集約輸送を目的として接続驛以外に同一線上を輸送するものを途中驛に於て中繼せしむる場合があるから、詳しくは宅扱、小口扱及越扱貨物の中繼驛及中繼範圍の指定を参照せられたい。

中繼驛と中繼範圍を定むる場合には貨物の流動状態と中繼設備の現状、中繼作業能力に應じて貨物の集約を狙ふと共に、努めて重複中繼を避くべく、輸送の簡捷を計ることを第一義としてゐる。中繼驛及其の中繼範圍は小口貨物の輸送上省線全般に關係する處が多いので、運輸局に於て宅扱と小口扱及越扱に區別して詳細に指定してゐるが、鐵道局でも其の管内に於ける輸送の状態に應じて他の鐵道局管内の作業に影響なき場合に限り中繼驛を指定して貨物の中繼を爲さしむるものもある。

宅扱、小口扱及越扱貨物中繼驛及中繼範圍指定の一例

中繼驛	中繼範圍	
	宅扱	小口扱及越扱
大宮	山手線方面及常磐線方面發 蓮田以北及高崎線方面行 蓮田以北及高崎線方面發 王子、品川、中央線方面及山手線行 蓮田以北高崎方面トノ相互間	同上
郡山	東北本線方面、磐越東線方面、磐越西線方面、水郡線方面相互間 (除須賀川以南ト水郡線方面トノ相互間)	安積永盛以南ト奥羽本線方面トノ相互間 東北本線方面、磐越東線方面、磐越西線方面、水郡線方面相互間 (除須賀川以南ト水郡線方面トノ相互間)
青森操車場	青森、浦町方面、津輕新城方面、北海道線方面相互間	同上

(以下略)

第五節 貨車輸送

貨物の積載方法及覆布又は網の掛方不完全なるものは、積直又は掛直を爲すに非ざれば列車に連結することが出来ぬ。

火薬類其の他の爆發若くは引火し易き危険品を積載せる貨車に對しては、火氣に接近せしめぬこと。

左記の貨車は旅客列車及混合列車に依り輸送することは出来ぬ。但し軍用に専用する列車は此の限りでない。

- 一、火薬類積載車 但し「火薬乙」の表示票のある火薬類積載貨車を除く。
- 二、壓縮瓦斯及液化瓦斯積車 但しアセチリン瓦斯及壓縮瓦斯以外の小口扱、越扱のものを積載したる貨車及タンク車を除く。

貨車は左記の場合を除くの外絶対に車扉を開きたる儘輸送することが出来ぬ。

- 一、附添人の同乗する場合
 - 二、腐敗變質し易き貨物若くは死する虞ある貨物を積載し荷送人と特約を爲したる場合
 - 三、積合車、緩急車又は代用車にして、動物其の他車扉の密閉を避くべき貨物を積載したる場合
- 空車を輸送する場合は左の各號に注意を要する。
- 一、有蓋貨車は車扉を閉鎖し掛金を掛け置くこと。但し冷蔵車は針金を以て把手を鎖錠桿に緊縛し置くこと
 - 二、無蓋貨車は扇戸を定位に復しコッターを挿入し置くこと。但し柵柱付長物車は柵柱を柵柱受に挿入すること。

第一 車票及貨車表示票

車 票

車票は貨物に對する荷札に匹敵すべきものであつて、貨車の仕向地を示すべきものである。而して積載貨物の種類、性質其他輸送上必要な事項を表示し、之れに依つて運送便又は輸送順序を決定するものである。

車票は貨車兩側の車票框に之を挿入する。貨物の積込を了り封印を爲し無蓋車に在りては覆布、綱を施して發送の準備が整つたときは、貨物掛は貨車の兩側に車票を挿入する。但し空車に對し使用するものに限つて車號掛が挿入しても差支ない。

車票の種類及用途は次の如く九種類に分たれてゐる。

一、貸切車票

貸切貨物積載貨車（危険品車票及急送品車票を使用すべきものを除く）及甲種の鐵道車輛に用ふ。

二、危険品車票

火藥類其他危険品のみを積載したる貨車に用ふ。

三、急送品車票

急送品のみを積載したる貨車に用ふ。但し危険品のみを積載したるものは危険品車票を、宅扱のみを積載したる場合は宅車票を用ふ。

四、宅車票

宅扱貨物のみを積載したる貨車に用ふ。

五、積合車票

二乃至四の車票を使用し得ざる積合車に用ふ。

六、代用車票

二乃至四の車票を使用し得ざる緩急車又は代用車に用ふ。

七、指定車票

貸切車票を使用する貨物にして、運送列車及連絡船を指定したる貨車に用ふ。

八、特定空車票

連帶線所屬貨車にして空車にて返送するもの。

三鐵道局管内以上に跨り廻送する空貨車及運輸局、鐵道局又は運輸事務所に於て本車票の使用を指定したる貨車に用ふ。

九、普通空車票

前號以外の空車及私有貨車にして空にて廻送又は返送するものに用ふ。

右の外軍事車票がある。

軍事車票

陸海軍軍需託送の事變關係貨物及陸海軍需に於て軍事貨物たる事の證明書添附ある貨物のみを積載したる貨車に用ふ。

而して本車票は前記各號の車票とは異り、當分の内使用することになつてゐる。

貨車表示票

貨車輸送に就き必要な事項は車票に表示するものであるが、特別の注意と取扱を要する貨物に對し、特別の事項を全部車票に記載するときは車票面の混雜を來して誤認を招く虞があるので、是等の特殊事項は別に貨車表示票に依りて従事員が隨時に識別し得る様にしたのである。

貨車表示票は貨車兩側の表示票挿に挿入するのである。

貨車表示票の種類及其の用途は左の如く九種類に分たれてゐる。

一、火藥表示票

火藥類を積載した場合に用ふ但し(二)の場合を除く

二、火藥乙表示票

旅客列車又は混合列車を以て輸送し得る火藥を積載した場合に用ふ

三、危険品表示票

火藥以外の危険品を積載した貨車に危険品車票を使用し得ざる場合に用ふ

四、突放禁止表示票

附添人を附したる場合(甲種の鐵道車輛を除く)及危険品を積載した場合に用ふ(油紙、油布類、燐寸類、生石灰及カーバイト、石油類並火藥類を除く)

五、國際貨物表示票

國際連絡貨物を積載したる場合に用ふ

六、秤量表示票

發驛以外の驛にて秤量又は檢量する場合に用ふ

七、要償額表示票

貸切扱貨物にして要償額の表示ありたる場合に用ふ

八、列車指定表示票

前各號の表示票を使用せざるものにして、荷送人に於て列車又は連絡船を指定したる場合及運輸局に於て特に本票使用を指示した場合に用ふ

九、特別表示票

一乃至七號の表示を二種以上必要とする場合に用ふ

第二 列車組成及組成順序

貨物列車(混合列車及貨車を連結した旅客列車を含む以下同じ)は組立驛に於て組成並に貨車の連結順序を整理するものである。

貨物列車は特に指定あるもの及已むを得ざる場合を除き、左記各號に依り組成すべきである。

一、宅扱貨物列車

宅車票付貨車及特定ある貨車を以て組成する

二、急行貨物列車

危険品、急送品又は宅車票付貨車を以て組成し、尙牽引餘力ある場合は其の他の貨車にして當該列車終著驛以遠行のものをも連結する

三、直行貨物列車

當該列車終著驛以遠行貨車を以て組成する。併し終著驛以遠行貨車なき場合は貨車あるも當該列車に連結するときは他の集結列車に責任數の集結を爲し得ざるが如き場合は、成るべく遠距離行貨車を連結する

四、地方貨物列車及各驛にて貨車を解結する混合列車

成る可く近距離行貨車急行又は直行貨物列車通過驛發著貨車を以て組成する。但し急行又は直行貨物列車の運轉せざる線區に於ては總ての貨車を連結輸送する

五、代用列車

緩急車及代用車を以て組成し、尙牽引餘力ある場合は其の他の近距離行貨車及急行又は直行貨物列車通過驛發著貨車を連結する

六、旅客混合列車

相當停車時間ある組立驛以遠行貨車を連結する

組立驛に於ては別に定むるものを除き最も近距離行貨車を前部とし以下到着距離の近きものより驛順に配列組成する。停車時間の關係其の他已むを得ない事由に依り、この組成を爲し得ない場合は次の組立驛以遠行貨車を後部に組立驛迄の各驛行貨車を其の前部に必ず驛順に連結せねばならぬ。支線行貨車は其の接續驛著と看做す。

組立驛と組立驛との間の各驛（以下中間驛と稱す）に於ける發送貨車に對し、上り貨車に付ては下り方面最寄組立驛、下り貨車に付ては上り方面最寄組立驛に左記各號の事項を通知するものである。

イ、連結希望列車

ロ、貨車の行先及積空別但し危険品及急送品車票付貨車に對しては積載貨物の品名を宅車票付貨車に對しては積載貨物の扱種別を、列車指定表示付貨車に對しては其の旨通知せねばならぬ。

ハ、現車數

ニ、換算車數

前項の通知を受けたる組立驛は列車の系統、通知を受けたる順序、積載貨物の品名又は扱種別等を參照して連結手配を爲すのであるが、此の場合輸送力不足其の他已むを得ぬ事由により一部若は全部の貨車を其の連結希望列車に連結出来ないときは、連結すべき見込の列車及車數を當該申込驛に速報し置くこと。但し列車指定票は貨車に在りては必ず其の列車に連結の手配をせねばならぬ。

中間驛にて所定の連結申込を爲し得ざりし貨車は牽引餘力ある場合に限り乗務員と打合の上臨時に連結することが出来る。

第三 貨車集結輸送

元來貨車の輸送は同一驛行貨車に對し列車を専用し、輸送途中に於て輸送列車の更改又は繼送等を爲さず著驛に直送することが最も望まじきことである。

貨車集結輸送は同一驛又は同方面行貨車に對し恰も列車を専用すると同一の輸送を爲すもので、貨物列車の使命系統に應じ一鐵道局管内に限るものは鐵道局長、他の鐵道局管内に跨るものは運輸局長に於て各列車毎に其の組成方を具體的に指定し、貨車輸送の完璧を圖る方法である。

苟も輸送事情同一なる貨車は極力之れが集結輸送を爲すことに努め、之に依つて各組立驛及貨車發着驛に於ける作業を統制し、操車作業に要する列車の停車時分を極減し得るを以て、貨物輸送の安全・迅速・正確を期し得らるゝものである。

第六節 貨車輸送計畫

第一 貨車輸送事務の組織

我が國有鐵道に於ける貨車輸送計畫は鐵道省運輸局配車課に於て其の大綱を統べ、各鐵道局の運輸部に貨物課を置き、自局内に於ける運用を掌らしめ、更に各運輸事務所に於ては其の管内に於ける運用を分掌して居る。

即ち鐵道省は鐵道局を鐵道局は運輸事務所を單位として貨車の運用を行ふのであるから、運輸局配車課は各鐵道局内部の狀態に、鐵道局運輸部は各運輸事務所内部の狀態に通曉し、各其の計畫命令の機宜に適するを要するは固より、輸送事務の最小單位たる驛相互間を取扱ふ運輸事務所に於ける手配の巧拙並之が實行者たる驛の努力如何は貨車運用上に多大の影響を及ぼすものである。

而して驛當事者は自驛内の事情に詳しくとも運輸事務所々管全體の事情に就ては通じて居ないから、驛當事者

としては運輸事務所の命令に絶対服従し、敏速處理を信条として誠意を以て實行しなければならぬ。萬一之に反し命令を受けた側が一部分から見た目の前の便宜に囚はれて、自己本位の處置に出たならば貨物運送の良果は得て望む事が出来ない。

蓋し貨物輸送の巧拙は鐵道の運輸成績に甚大なる影響を及ぼすものである。

即ち貨車を最も巧妙に運用することは、最小の勞費を以て最大の効果を擧げんとする所謂、經濟的原則に一致するものであるから、今日の鐵道が一面公共的機關なると共に他面營利をも目的とする以上貨物輸送の全きを期し、以て此の經濟的原則に適應せしめなければならぬのである。

第二 輸送計畫

貨物は一句毎に其の輸送計畫を爲すことを原則として居るが、出貨の狀態其他に急變ありと認むる場合は其の期間を短縮し、或は延長することがあり、又隨時計畫の變更を爲すものである。

而して輸送計畫樹立については先づ之に必要な資料を驛、運輸事務所、鐵道局、本省と取極め調査し、本省は之を査定の上翌旬貨物輸送計畫を決定して各鐵道局に命令する。

其の主なる事項を擧ぐれば

- 一、現在車割當車數
- 二、貨車留置割當車數
- 三、行先別使用車數

四、局分界驛出入車數

五、空車廻送車數

六、貨車附屬品廻送數

七、其他輸送上必要と認むる事項

鐵道局はその所管各運輸事務所單位に自局管内の計畫を樹て、また之に基いて運輸事務所はその所管各驛を單位としてその自管内の輸送計畫を樹て、大體翌旬分輸送計畫を毎月末一兩日前迄に發表するものである。

第七節 コンテナー

コンテナーは貨物輸送の簡易化を計る爲に考案された通箱式のもので、貨物を内装のまま積込み荷主の戸口より戸口迄の運送に使用する容器である。

我國に於ては羽二重、生糸又は特殊の雜貨類の運送に當り、其の手續と費用とを節約する爲古來「通箱」と言つて木箱や竹籠の類を使用して居るが、コンテナーは之と同じ役目を爲すものである。

コンテナーは一般貨車と同様其の形式を統一して鐵道に於て之を準備し、一定の條件のもとに荷主に貸渡し其の運用、積卸作業、小運送等を組織的に爲すもので、即ちコンテナーは荷主の戸口より戸口への運送に使用される無軌道貨車であるとも謂ひ得るのである。

イ、コンテナーの種類

種別	大小別		製作材料	全鋼製	木製	鋼板	全鋼製	同上	竹製
	形式別	イ號							
外形寸法	長	一八三〇	一一二二	一一一六	八六〇	八六〇	八六〇	八六〇	八六〇
	幅	一〇九〇	八六〇	八五六	六〇〇	六〇〇	六〇〇	六一〇	六一〇
高さ	(耗)	一五六七	六三一	六二四	七七三	七七三	七七三	八〇〇	八〇〇
自重	(耗)	三・一一	〇・五三	〇・六〇	〇・四〇	〇・四〇	〇・四〇	〇・四二	〇・四二
内容積	長	一七四〇	一〇〇〇	一〇〇〇	七八〇	七八〇	七八〇	八〇〇	八〇〇
	幅	一〇〇〇	七五〇	七五〇	五二〇	五二〇	五二〇	五五〇	五五〇
高さ	(耗)	一三四〇	五五〇	五五〇	七二〇	七二〇	七二〇	七五〇	七五〇
積卸荷重	(底)	一〇〇〇	一五〇	一五〇	一五〇	一五〇	一五〇	一五〇	一五〇

ロ、現在個數

大形 イ號 一〇〇個

貨物輸送

然らば何故に運轉取扱心得一本槍で行かぬのかといふと運轉規程と信號規程は、鐵道の總ゆる規則の根源をなすところの鐵道營業法の第一條「鐵道ノ建設、車輛、器具ノ構造及運轉ハ命令ヲ以テ定ムル規程ニ依ルヘシ」に基いて「鐵道の運轉は此の規則によつてやりますぞ」といふ事を一般社會に約束した法規で、更に之に基いて、部内に向つて「運轉は斯様斯く〜にやれ」と命令したのが運轉取扱心得であるからである。併し此の大物の運轉取扱心得を知悉したからとて勿論充分ではないので、補足的の省達や相當複雑した局達や所達が多く出て居るから之れも充分研究せねばならない。幸ひなことに局發行の運轉取扱心得の小冊子には、省及局の運轉關係命令達の殆んど全部が集録されて居るので研究には誠に便利である。

第一節 運轉關係従事員の命令系統

お互が仕事をして行く上に於て、一體自分は誰の指揮命令で動いて居るのか、又列車の運轉に關係した種々の指令は何處から發せられるのであるかを知つて置く事は最も大切な事である。停車場運轉關係の命令系統を左に圖示して見よう。



以上は單に大まかな系統圖で細部の仕事に就いては運輸運轉従事員職制及服務規程を精讀して貰はねば解らぬが、驛手、轉轍手、連結手、豫備構内手等は主要驛にあつては運轉掛又は操車掛が、運轉掛の居ない中間驛では

驛長(助役が驛長の代理を務める事は申す迄もない)が直接の指揮者といふ事になるのである。

尙主要驛の驛手世話掛、驛手、豫備驛手が列車に出場して荷扱や客扱に従事する場合の督勵者は誰であるかと言ふと、驛長又は運轉掛であるから誤解のない様にしてほしい。小荷物驛手等で「乃公の指揮者は小荷物掛主任なり、運轉掛の監督は受けない」等と嘯く者があるとするならば大間違ひである。

それから列車運轉に關する諸種の命令の出所は、毎日の公報、局報、所報を見て居れば自然に解つて來ることであるが、大體に於て旅客列車の運轉及運轉休止は局長が指令し、貨物列車の運轉、運轉休止、補助機關車の使用、機關車運行の一次的變更、客車の増減、貨物列車を一時限り客車を連結して混合列車とすること等は、運輸事務所長が指令することになつて居るのである。但し運輸事務所長に與へられた權限のものでも局長が施行出来るのは勿論で、之等が局報にも掲載される事も少くないのである。局や事務所から出る以上の指令は全般的のものであるから、其の驛、其の驛で之に伴つた種々の作業が生じて來るのは勿論で、之等に就ては驛長が更に細部に亙る計畫を樹て驛報或は驛達によつて所屬員に傳達される譯である。

第三節 停車場

一般の人は旅客の乗降を取扱ふ所が停車場であると心得て居るが、それは間違ひで停車場には左の様な種類があるのである。

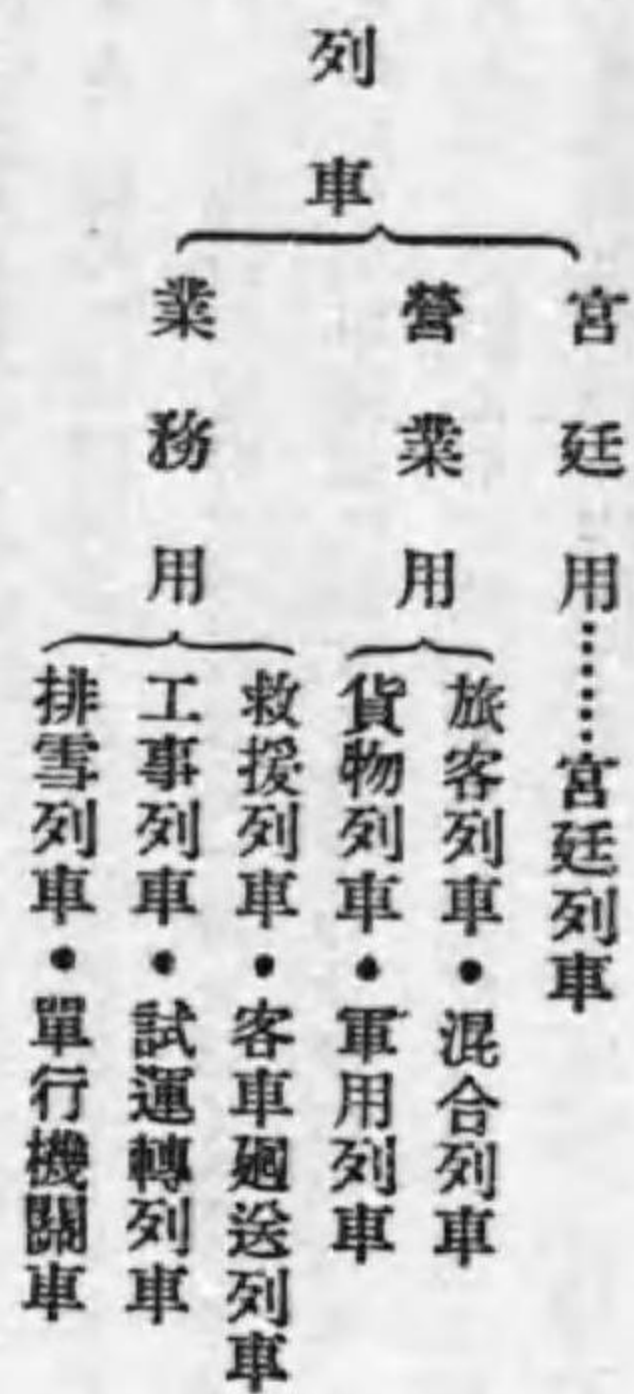
- イ、驛 旅客又は荷物を取扱ふ所、旅客のみを取扱ふ所もある、貨物のみを取扱ふ所もある
- ロ、操車場 主として列車の組立、車輛の入換をする所である

ハ、信號所 列車の行違ひ又は待合せをなすために設けられた場所であるが、例外として貨物又は旅客を取扱ふ所もある

第四節 列車の意義

「列車とは停車場外の本線路を進行する目的を以て仕立てた車輛又は車輛列を謂ふ」と運轉取扱心得に定義されて居る。要するに列車とは原則として甲地から乙地へ人或は物を運送する目的で車輛を連結し、機關車を付けて乗務員を乗せたものでなければならぬが、中には機關車で走る單行機關車や、除雪を目的とした種々の排雪列車の様な特殊のものもあるといふ事を知つて置かねばならぬ。

列車には左の様な種類がある。
列車の使用目的別に依る分類



列車の速度に依る分類
特急、急行、準急、直通、地方

運轉方法に依る分類

定期、不定期、期節、臨時

第二章 運 轉

第一節 列車の運轉

此處では、列車が停車場を出發して次の停車場に進入する迄の運轉取扱其の他について述べる事にする。

一、車輛は列車としてでなければ停車場外の本線路を運轉することが出来ないのが原則である。

(註) 停車場内外の境界點は左の通りである。

イ 停車場區域標の設ある場合はその區域標

ロ 單線區間に在つては場内信號機の位置

二、運 轉 時 刻

イ 列車は定められた時刻によつて運轉されなければならぬ。

旅客列車又は混合列車は、その運轉時刻が公表されて居る關係上定められた時刻より早く出發する事は出来ないが、貨物列車、客車廻送列車等はその時刻が公表されて居ないから、必要に応じて五分以内早く出發せしめても差支ないのである。然し運轉に直接關係のあるトローリ使用中又は線路閉塞工事中は早發は出来ない。

(註) 線路閉塞工事とは線路を切斷して爲す工事であつて此の工事を施行して居る間は其の線路に列車を入れてはいけない事になつて居る。

ロ、運轉時刻は如何にして定められるか

旅客列車は乗客の流動状態に應じてその回数を適當に按配し、且通勤・通學時刻から他線との接續關係等總てを考慮に入れて定められるのである。又貨物列車は大きくは貨物の産地に於ける發送と、需要地市場の開場時刻關係、組立驛或は接續驛の入換時分並に貨車及小口貨物の繼承時分、小さくは中間各驛の配置人員、貨車解結、荷役作業等迄もよく調べた上決めるのである。

三、停車場に於ける列車の進路

複線區間、及び單線でも上下本線の區別のある停車場内の本線路に於ける列車の進路は左側である。停車場の設備、常置信號機の建植位置、機關士の座席等は左側運轉を基準として決められて居る。

上下本線の區別のない停車場では、旅客の誘導及乗降、又は荷物の運搬及積卸に便利なやうに本屋寄線を進路とするのである。従つて上り列車が左側運轉をすれば、下り列車は右側運轉をなすことになるのであるが、行違ひのある場合に指定のない時は、次の様な進路をとるのである。

イ、同種の列車、言ひ換へると旅客列車相互又は貨物列車相互の行違ひは何れも左側

ロ、旅客列車と貨物列車の場合は旅客列車を安全度の高い信號機の所屬線へ

ハ、旅客列車、貨物列車と其の他の列車の場合は旅客列車、貨物列車を信號機の所屬線へ

四、閉 塞

停車場の本線路に、同時に反對方向から列車が運轉されれば正面衝突を起す虞があるし、同一方向に二つ以上の列車を續けて出發させれば、後發列車の速度が先に出た列車の速度より早い様な時は追突する事になるのは明かである。市内電車の様に唯一輛位の車が緩い速度で走つて居るのなら大した危険も無からうが、何十輛と云ふ重い車を牽いて早い速度で走る鐵道では誠に危険であるから、或區間に區切つて、其の區間には一つの列車きり運轉出来ない様な方法を施す必要があるであつて、此の區間を閉塞區間と名づけて居るのである。閉塞區間に列車を入れるには、相手方と相談の上、規定によつて定められてある一定の手續を履まなければいけないことになつて居る。主に複線區間に用ひられる自動閉塞裝置の様に、二停車場間を閉塞信號機によつて更に區劃し、線路に電流を通じて自動的に之を表示する特殊のものもあるが、之とても一つの閉塞區間には一箇列車きり入れないのである。

ここでは當管内に使用されて居る方式のみについて説明する。

通票閉塞器式

(水郡線安積水盛・磐城石川間、白中線及會津線)
上三寄以遠を除いて管内全部が此の方式である

通票閉塞器式とは俗に言ふタブレット式である。此の閉塞方式では、その區間専用の通票を携帯しなければ、閉塞區間に列車を入れる事は出来ないものである。

閉塞區間の兩端停車場には通票を收容する閉塞器を備へ電氣で連絡し、閉塞器内には普通兩方で廿四枚の通票がある。此の通票閉塞器は専用の電話機を備へてゐる外、裝置は左の様な條件を完備してある。

1、列車を運轉するには必ず相手驛の承認を受けねばならない。その承認の證として、相互に電流を交換して列車を出す方の驛に限つて通票を取出す事が出来るもので、列車は之を持たなければ運轉出来ない

のである。

2、閉塞器には二十四枚の通票が收容されて居るが一回に一箇限り取り出される。又取出された通票が閉塞器に納入されなければ他の通票は出ない。故に一區間一箇列車の閉塞主義が守られる譯である。

3、隣接區間の通票は種別を異にして相互に收容し得ない事が必要である。

通票は、第一種○、第二種□、第三種△、第四種◇の四種別に規定してある。

◎通票閉塞器は驛長、助役、運轉掛の外は何人と雖も之を取扱つてはいけない。兎角之が放漫に流れ易いから充分注意しなければならぬ。但し之に添装の電話機で對手驛から呼び出して来た場合の應答は此の限りでないが、之とても驛長が指定した人に限るのであるから、間違ひのない様にせねばならぬ。

通票の使用方

一旦取出した通票はその列車限り使用する事が出来て、使用済になれば必ず閉塞器に納入せねばならぬのが原則である。故に一列車毎に閉塞器を取扱ふのであるが、行違列車の場合で正當に通票を納めて更に取出して列車を扱つたのでは、遅延する虞があるときに限り、最初取出した通票を折返し使用する事を認められて居る。これは隣接驛と打合せの上取扱得るので、使用済とはいへ唯一箇限り取出してない通票を持つて運轉するのだから安全度に變りはない。

通票の受授方

通票の受授は、受授器に納入して驛長と機關士間直接に爲すのが原則であるが、驛長の作業の都合上自身受授し得ない場合は、驛長の責任に於て車掌又は適任者に中繼させる事が出来るのであるが、機關士に渡す

には必ず一度は驛長の手を経る事が必要なのである。折返使用の際に機關士から驛手が受取つて直に之を行違列車の機關士に渡す様な事は許されない事であるから重々注意せねばならない。又通票は先づその列車の携帯して来たものを受取つてから次の區間のものを渡すのが順序である。

票 券 式 (永郡線安積永盛・磐城石川間、白中線及會津線上三寄以遠が此の方式である)

此の閉塞方式は主として列車運轉の閑散な支線に使用されるもので、閉塞區間には一箇の通票があり、其の兩端に通券箱を備へ、其の通券箱はその區間の通票を用ひなければ之を開いて通券を取出し得ない装置になつて居るものである。換言すれば其の通票は通券箱の鍵の用をなすものであつて、續行列車が運轉される場合は、先發列車は通券を携帯して運轉し、最後の列車が通票で運轉することになるのである。此の方式は決して單獨で使用されることはなく必ず電話で打合せの上施行するもので、所謂通信閉塞式が併用されるのである。

通信閉塞式には列車運轉に支障を及ぼさない様に、特設の電話機を設へ、而して其の打合せが電話によつてのみされるから取扱上の錯誤を防止するため左の如き木札を使用するのである。

表面	何 何	列車閉塞區間ニ無シ	白地ニ黒書
裏面	何 何	列車閉塞區間ニ在リ	白地ニ赤書

通票、通券の携帶、通票の受授方等は通票閉塞器使用區間と同じであるが、通券は其の列車限りのものであるので其の折返使用が認められて居ないだけが異つて居る。

◎通信閉塞式の取扱は驛長、助役、運轉掛及信號掛（こゝで云ふ信號掛は中間驛の所謂常置信號機取扱指定者の意味でなく、複線區間等で常に之を取扱つて居る本務信號掛である）の外は絶対取扱ふ事が出来ない。「一寸驛長が留守だから受けてやれ」といふ様な事は嚴に戒めねばならぬ。

第二節 列車の組成

列車には各運送の目的があることは先に述べた通である。而して其の運送の目的に叶ふ様に運送すべき車輛を組合せる必要がある。それを列車の組成と謂ふのである。列車を組成するには、列車の安全、正確、迅速を期するために種々の制限が附されてゐるのである。

一、車 數 制 限

イ、牽引定數による制限

荷車を挽いて坂を登るのに、甲の人は樂々登り乙の人は同じ荷車であるのに後押をして貰はねば登れぬ様な事がある。動力車にも、力持のものもあるし空つきり力の無いものもある。其處で動力車の力に應じて牽かせ得る車輛の數を豫め定めて置かねばならない。是れを牽引定數と謂ふのであつて列車を組成するには此の定數を超えてはならない譯である。牽引定數は、機關車の形式別、列車の速度別、並に線路の勾配等により技術的に決定されるもので、牽引定數表なるものが關係の箇所に配布されてゐる。

ロ、有効長による制限

停車場では列車が行違をし或は待避する場合がある。而して停車場内の線路の長さには限りがあつて、列車が餘りに長く前も後も隣の線路を運轉する列車に邪魔をするやうでは行違も待避も出来ない譯である。有効長とは、他のどの線路にも支障しないで相互の列車を運轉し得る線路の長さを謂ふのであつて、列車を組成するには行違のある停車場の本線路又は待避線の有効長を犯さない様になければならない。有効長は前には出發信號機の位置又は隣の線路との間にある車輛接觸限界から後は隣の線路との車輛接觸限界迄の線路の長さであつて、何輛連結出来るかは左の様にして計算するのである。

(線路ノ長サ一機關車ノ長サ) + 車輛ノ長サ = 組成シ得ル車數

例、有効長四一〇米の線路に著發する貨物列車（機關車D50形）の牽引可能車數

(410 - 20) ÷ 7.8 = 50

(註) 十五種積貨車の長さは七・八米である

二、充分なる制動力を有すること

列車は運轉速度に應じて、如何なる線路に於ても必要な場合隨時停車させる事が出来る様な装置が必要であつて、此の装置を制動機、其の力を制動力と稱するのである。制動機には電氣制動機、空氣制動機、手用制動機等の別があるが、現在の省線の列車は殆ど全部が空氣制動機であつて、動力車で制動用ハンドルを動かせば全列車に制動が操縦者の意志通りに行はれる様になつて居る（列車が若し途中で二つに分離すれば直ちに制動がかゝつて列車が停まる様になつて居る）。之を貫通制動機と言ふのである。高速度を以つて運轉する列車は凡て貫通制動

機となし、百に對し八〇以上の割合の制動軸を必要とするのである。

(註) 制動軸とは、制動力の働く軸で之に對し連結された車輛の凡てを連結軸と言ふのである。

三、動力車の連結位置

動力車は原則として列車の前頭に連結せねばならない。列車の運轉を掌る機關士が前頭に乗務することは、前途の注視或は進路に於ける信號の確認上頗る便利で、之によつて安全な運轉を期し得るからである。救援列車、排雪列車、工事列車、並に列車又は線路に故障あるとき及途中の中間驛迄補助機關車を使用する場合などは例外として中部又は後部に連結し得るのである。列車の前頭に動力車を付けぬ時は危険であるから、速度を早く出せない様に制限してあり、炭水車を前頭にして運轉する場合も同様な意味で運轉に制限が附けられて居て、之で運轉上の危険防止をして居る。

四、客車と貨車の連結方

客車と貨車を混合して組成するときは、客車を貨車の中間に或は貨車を客車の中間に挟んで組成してはいけない。これは勿論客貨取扱の便を計つての事であるが、軍用列車には適用されない。混合列車は原則として客車を後部に連結する事になつて居る。之は前部で貨車の入換をなすためである。

五、積載貨物の種類に依る連結制限

火藥(甲)類積載貨車は、旅客、混合列車又は機關車の直前、直後に連結する事は出来ない。貨物列車では十軸しか連結出来ない。石油、枯草、棉花など發火又は爆發の虞あるもの、積載貨車は、旅客の乗用に供する車輛から四軸以上隔てなければならぬ。以上は孰れも危険防止から生れた制限である。

(註) 一軸とは一対の車輪を連絡した一つの軸である、荷車は一軸、普通一般の貨車や自動車は二軸である。

六、一列車の車輛相互間は完全に連結されて居なければならぬ

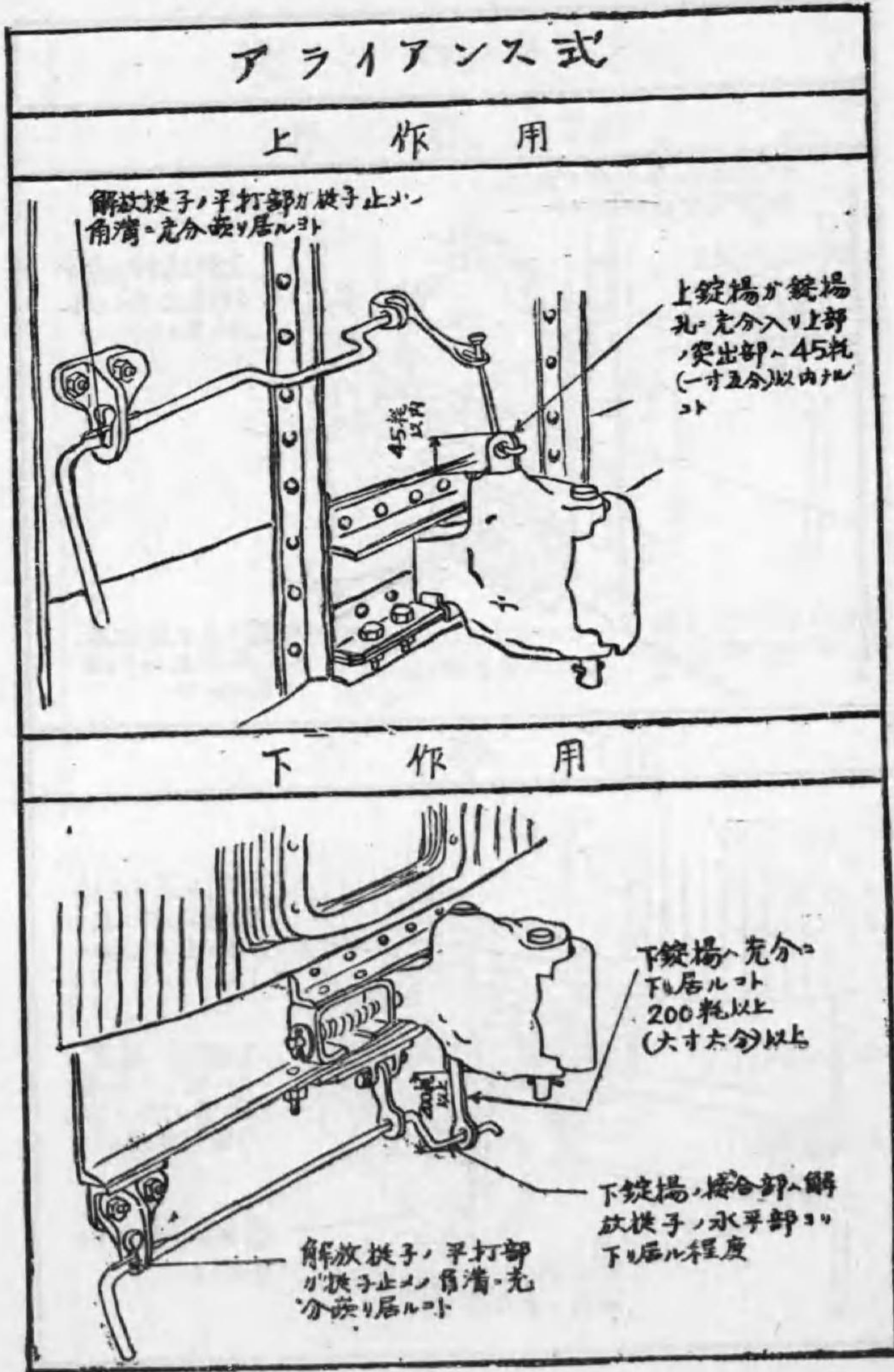
これは世界中どの國にも共通のことで、若し一箇所でも之が連結されて居ないと運轉中衝突を起す危険が多分にある。それで特殊の場合以外には連結せず運轉することは絶対にない。車輛間には自動連結器が付いて居つて解放は挺子を操作することに依つて行はれ、連結の時は車輛を相互に軽く衝突させることによつて行はれる。然し連結器は自動であるだけに時には作用がうまく行かぬことがあるので、連結されたか否かを確認するコツがある。之を知らぬと不完全連結に氣付かず運轉中分難事故を起すことがある。附圖に示してある「連結器の完全連結確認要領」を實物に照し合せて其のコツを會得して貰ひたい。

七、解結に便利な組成

途中の停車場で入換をなす場合は、なるべく貨車を驛順に揃へることに心懸け、其の作業が複雑に且つ不經濟にならぬ様充分注意せねばならない。尤も之は車掌なり或は操車掛なりの指示に従つて爲す場合が多いのであるが、それらの人々必ずしも間違ひが無いとは言ひ得ないのであるから、此の觀念は常に養つて置かねばならぬのである。

連結器の完全連結確認要領 (二)

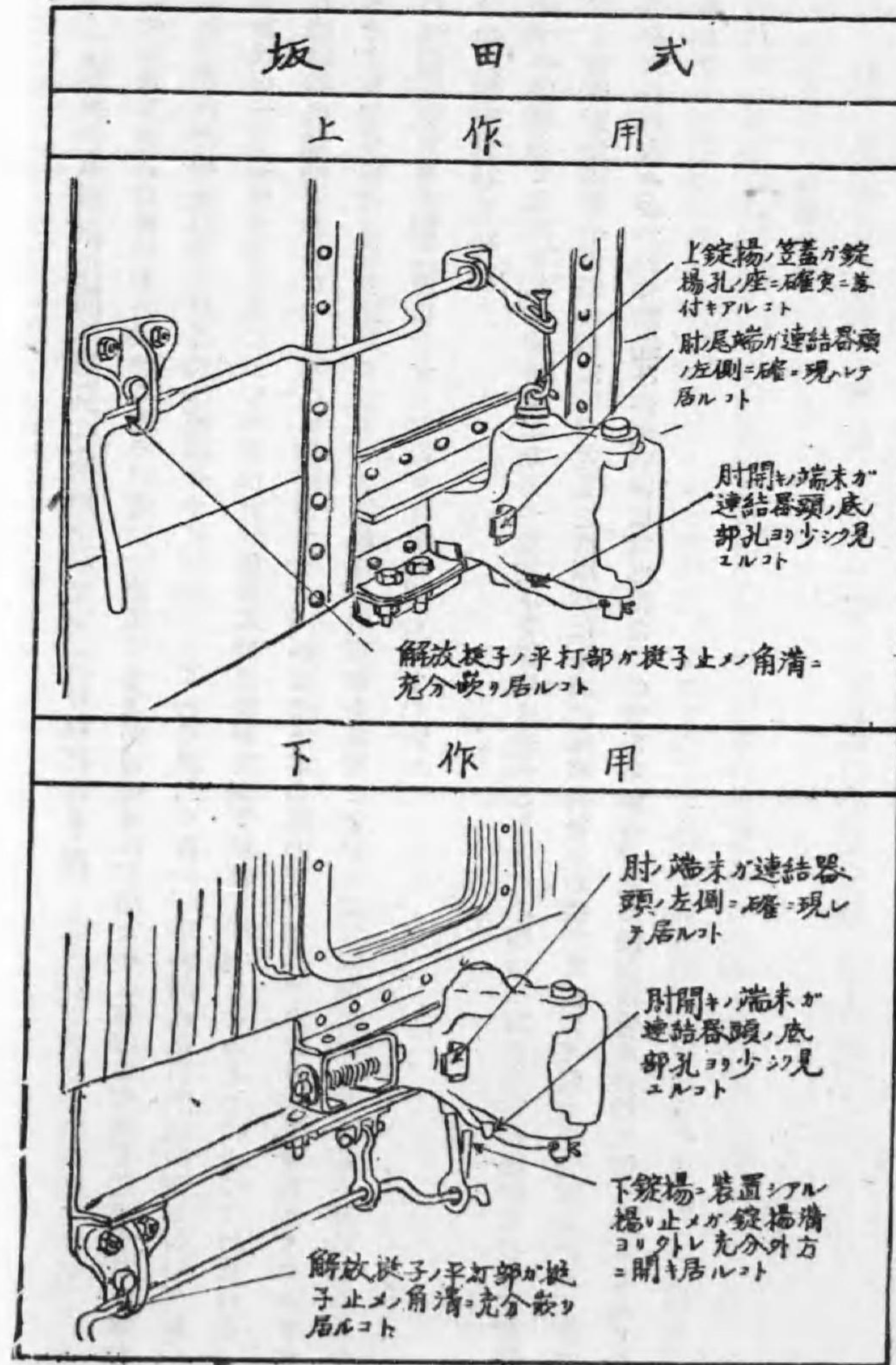
運
轉



三
一
七

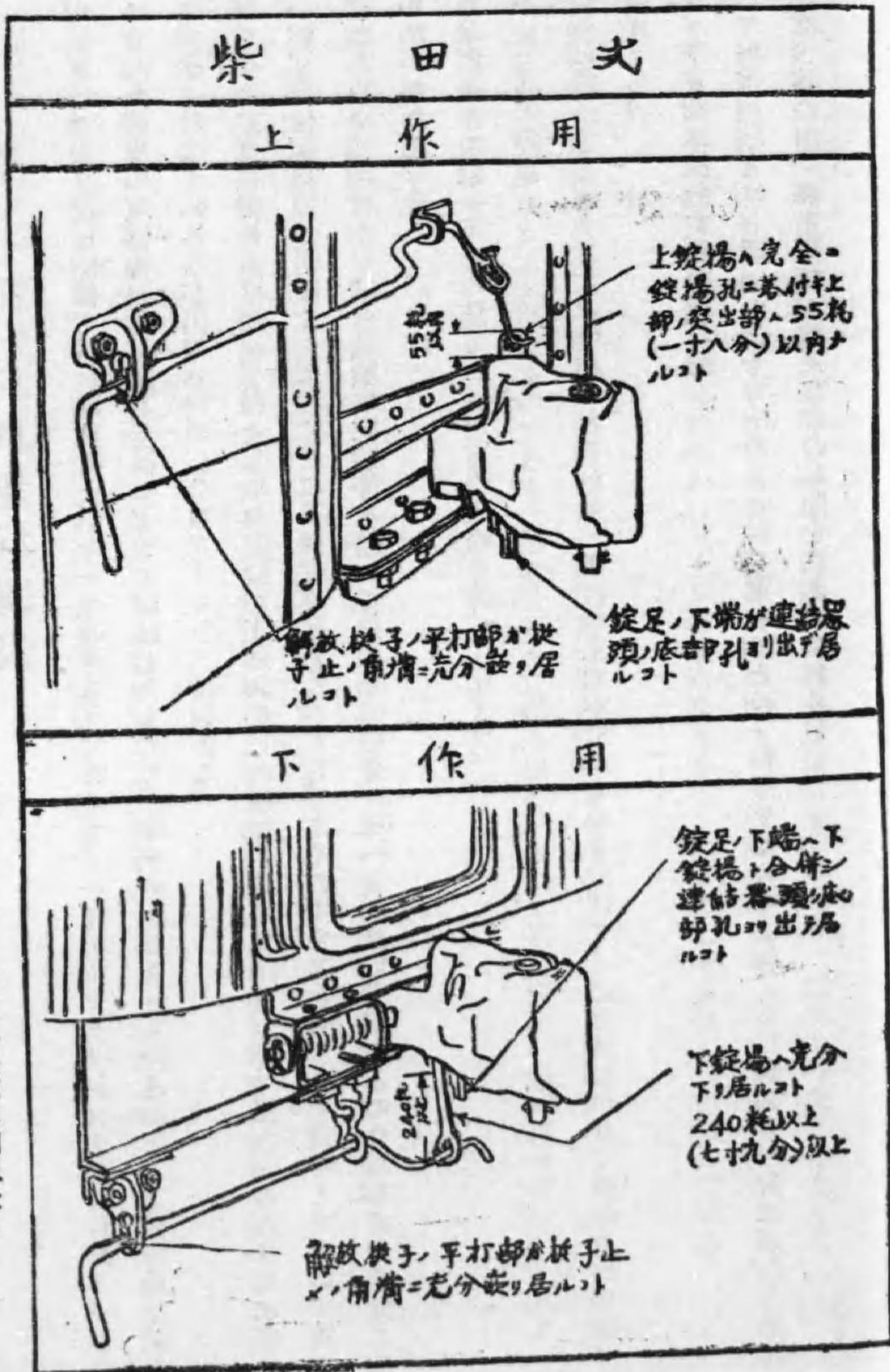
連結器の完全連結確認要領 (一)

運
轉



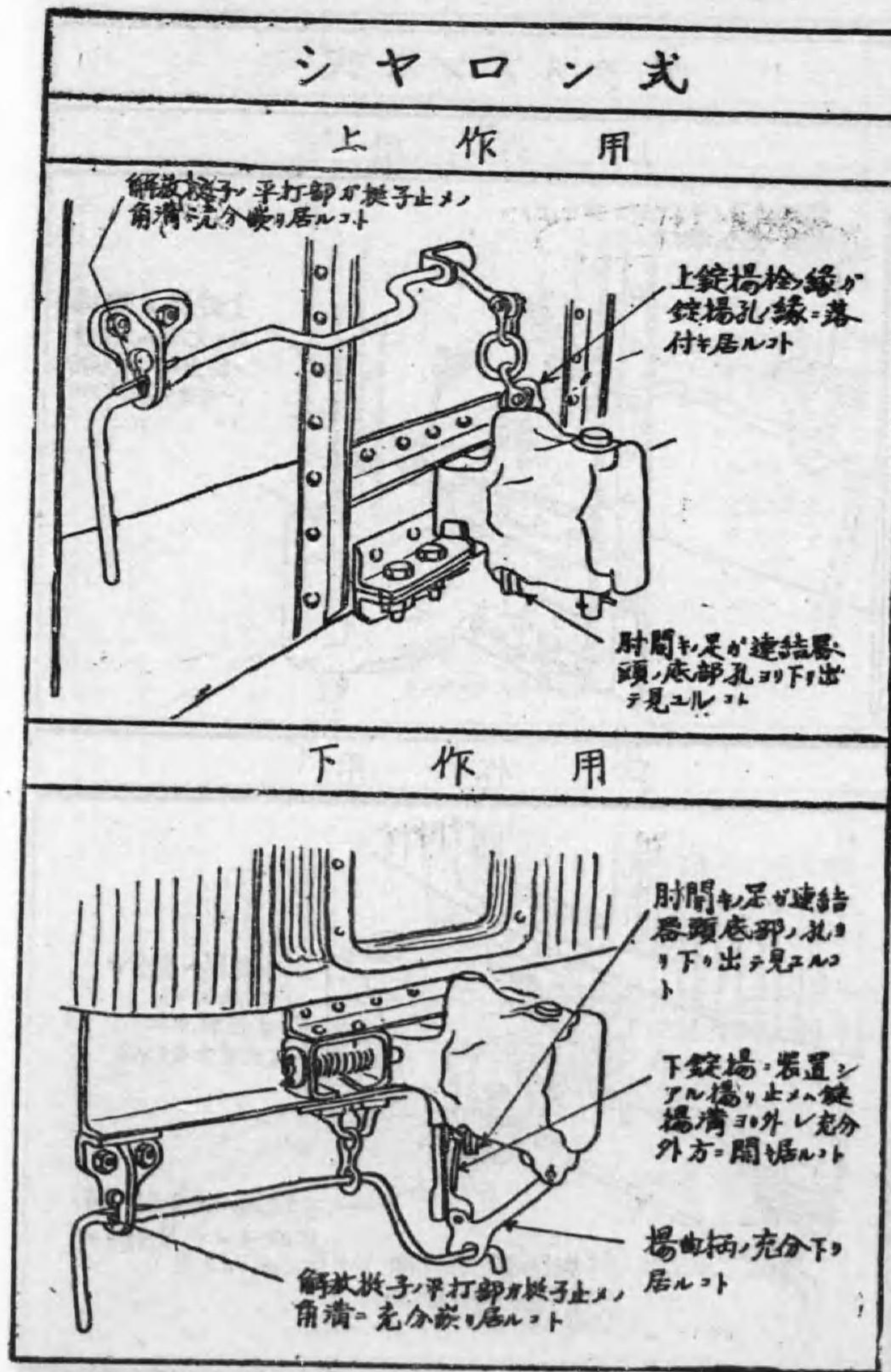
三
一
六

連結器の完全連結確認要領 (四)



大體に於て「アライアンス」式と柴田式は同じく、又「シヤロン」式は坂田式に相似たり

連結器の完全連結確認要領 (三)



選
轉

第三節 列車運行圖表

列車運行圖表は縦に距離、横に時間をとつた一つのグラフであつて、一名ダイヤグラムとも稱せられる。之は定められた列車の運轉時刻を、線と記號によつて現はしたもので、時刻の大略を示したものと、二分目の用紙を用ひて分、秒迄も知る事が出来る所謂二分目ダイヤと二種類ある。

運行圖表は横に縦に或は斜に、種々な線や記號が丁度網の目の様に入込んで居て、一寸見たところ何だか判り悪いが、運輸運轉の仕事をやつて行くには是非必要缺くべからざるものであるから、よく理解して置いて貰はねばならない。助役や車掌の試験に記號等を聽いて見ても、完全に答へられない人があるのは最初によく覚えて置かなかつた爲であると思はれる。

以下ダイヤに就いてその見方と利用方の大略を述べて見よう。

一、ダイヤの見方

現物に當つて理解する方が便利であるから、現行の東北本線のもの展げて、之を見ながら左側の方から述べる事にする。

イ、下り列車に對する標準勾配

標準勾配とは、驛間の最も勾配のある所を選んでその一杆間を結んだ直線、若し驛間が一杆に満たない時は、其の兩端驛を結びつけた直線の勾配を謂ふのである。

此の欄に上り下りの別があり、數字が並んでゐるが、これは標準勾配中、下り列車に對して上り勾配又は

下り勾配の程度を示したもので、福島驛の欄上りに 5.1 下りに 8.6 とあるのは福島・瀬上間を運轉する下り列車に對して、此區間の任意の一杆を結んだ直線の勾配中最急なものは $\frac{5.1}{1000}$ の上り勾配にもなり又 $\frac{8.6}{1000}$ の下り勾配にもなることを示すものである。金谷川驛の欄上りに横線があるが、是は金谷川・永井川間を運轉する下り列車に對しては、標準勾配として上り勾配となるものゝ無いことを表はしてゐるのである。

ロ、實 杆 程

此の欄も驛間と累計の二行になつてゐる。驛間杆は驛の中心から次の驛の中心までの杆程で、桑折・藤田間が三杆三分あると云ふ様なものである。累計杆は東京驛の中心から測る累計杆で、藤田驛は東京から二八九杆四分ある譯である。

ハ、停 車 場 名

驛名に小括弧を附したものは連絡驛である。福島驛は奥羽線への、松川驛は川俣線への連絡驛である。驛名の左に⊗印のあるのは信號場で、貝田、永井川などがそれである。

中央の○印は機關區の所在驛である。福島、郡山の兩驛には機關區があるといふ事を見して知ることが出来る。

東北本線ダイヤにはないが、磐越東西線ダイヤなどを見ると、驛名の左肩に▲印が付いてゐるのがある。是はその驛が上り本線、下り本線の區別のないことを表はして居るのであつて、上り列車も下り列車も一本の線路に着發すると云ふ意味である。

二、列車の運行

劃を二分に見て作製したものがあつた。之によると各驛の各列車の着發時刻が一目して判るので、列車運轉に關係する従事員には是非必要なものである。以下使用方の大略を述べよう。

イ、列車の時刻を手早く知らうとするとき

自驛以外の列車の時刻や、分岐驛の接続時刻、さてはどの列車とどの列車は何處驛行違かといふ様なことは、時刻表によつても知り得るが、却々簡單に行かない。こんな時に運行圖表を展けば苦もなく知悉出來て頗る能率的である。

ロ、作業の計畫を樹てるとき

中間驛の作業は割合簡單であるから絶對的とは云ひ難いが、列車組成驛で、操車作業計畫を樹てたり機関車の出入庫、客貨車の修繕、検査、洗滌等のダイヤを作つたり、荷物積卸、整理等の手筈を決めるのに當つて、見悪い時刻表だけによつてやれといはれて一寸手が出まい。こんな時には是非共運行圖表が必要で、之に依れば計畫を樹てるのに非常に便利である。

殊に臨時列車運轉の場合には、何れの箇所を問はず之をダイヤに盛つて見る事が必要で、驛では之によつて人員の配置を工夫したり、機關區あたりでは乗務員に行違關係等を教へたり、却々利用が廣いのである。

ハ、運轉整理のとき

運轉整理とは、列車が遅れたとき他の列車にも影響を少くし、且なるべく早く之が恢復を圖つて所定の運行に復するやう整理する事である。

此の列車が何分遅れて行けば何處の驛で行違列車を何分遅らすかといふ様な事は、二分目に入れて見れば

すぐ解るもので、運轉整理には絶對的に必要なものである。

ニ、輸送の計畫を樹てる場合

旅客又は貨物が多いときには臨時列車を運轉する必要も生じて来る。その計畫は速度表による所定の速度を、二分目ダイヤに盛つて計畫するのであるが、他の列車の運行や作業の餘裕、乃至は能力の有無等は、ダイヤを睨めば或程度迄解るもので、計畫を樹てる上には不可缺のものである。其の他途中線路で工事を爲すとき、又その材料を運搬するために貨物列車を停車させるやうな場合、その計畫に必要な事も同然である。

第四節 入 換

入換には人手によるものと動力車によるものと二通りあるが、單に入換と言へば主として機關車を使用して列車を組立てたり組替へをしたり、車輛を他の線路に移動したりすることを言ふのである。列車を運轉するには列車を組立てることが必要なのは申すまでもないことで、組立作業の大部分を占めて居る所の入換作業が運轉上の一つの大きな役割を演じて居ることは容易に肯き得るであらう、然らば一體入換作業とはどんな人々によつて爲され又各人はどんな仕事をするかと言ふと

機關士 || 操車掛の受信號及び指示によつて機關車を操縦する

操車掛 || 轉轍手、連結手を指揮し車號掛と協調して組成計畫を樹て受信號、口頭通告により種々の指示をなす

車號掛 || 操車掛と協調して入換計畫を樹てる

信號掛 || 操車掛の通告によつて轉轍器の取扱に従事する

轉轍手(轉轍器取扱者)は操車掛の指揮によつて轉轍器の取扱に従事する

連結手は操車掛の指揮によつて連結器、空氣ホース、制動機等の取扱ひに従事する

組成は以上の様な組合せによつて入換作業をするのであるが、中間驛の入換は操車掛の仕事で車掌がやる場合が多いのである。何れにせよ入換作業は各持前の異つた人々が集つてやる仕事であるから、お互によく連絡をとり、打合せを完全にしなければ間違ひを起し易いもので、何時も運轉事故の大部分は入換事故が占めて居る實状から見ても、此の衝に當る人は餘程確りしなければならぬのである。然らば鐵道に就職後割合に日の浅い人々は、入換に従事する時どの役割を擔當する場合が多いかと言ふと、連結手と轉轍手の仕事で差し當り操車掛の仕事を受け持つ様な事は殆ど無いと言ふて差支へないのである。入換に就て論じ立てると随分頁を費さねばならぬから、次に轉轍手、連結手の領分を極く簡単に述べる事にする。

イ、轉 轍 手

轉轍手は轉轍器を取扱ふのが其の本業である以上、何と言つても轉轍器がどんな構造であり、どんな作用をするものか、又其の取扱に當つてはどんな注意が必要であるかを良く呑み込んで居なければならぬ。又轉轍器を完全に働かせるためには、良く掃除すると共に注油箇所には抜け目なく油を行き亘らせて置くことが絶対に必要である。入換作業に際して注意せねばならぬことは澤山あるが、最も大切なことは尖端軌條が基本軌條に密着して居ること及び列車又は車輛の通過に支障の無い方向に開通して居ることを確認することである。これは頗る簡単な事柄ではあるが、却々實行困難と見えて何時も轉轍事故の殆ど大部分が之を怠つたために起つて居る。此の外頻繁に出入する入換車輛の動靜、車輛の停留位置等に始終眼を配つて居ること、種々の合圖を明

瞭正確に現示することも重要事であるが、要は何時も落付いて作業を爲し、當所の「轉轍器取扱十戒」を確實に勵行して貰へば先づ／＼間違ひはないのである。

◎「轉轍器取扱十戒」(當所配付)

参照 ◎「轉轍手の道しるべ」(當所發行)

◎「轉轍器、信號機、聯動機名稱、注油箇所圖解」(當所配付)

ロ、連 結 手

連結手は操車掛に従つて連結器の解放、連結、突放車輛の停止手配を講ずる役割を持つて居るものであるから、連結器の種類並に其の構造を良く研究して、どう言ふ状態になれば完全に連結されて居るのであるか、又どんな時は不完全連結なのか一目でわかる文の智識を備へて居なければならぬ。

車輛を連結するには連結器を連結してから空氣ホース、暖房ホース、電纜、幌等を連結するもので、解放するには之と逆に連結器を最後にすることになつて居る。

入換の時よく作業の能率を上げるために突放(機關車を以て急激に推進した車輛を運轉中切り離して惰力により前途を走らすこと)入換するが、是は危険を伴ふ作業であるから、旅客の乗込んで居る車輛、火藥類を積んだ車輛、又は突放禁止の表示のある車輛は突放することは出来ない。

突放入換をする場合は、突放車十軸に一人の割合で制動機の取扱者を附添はせることになつて居るが、入換に先ち突放車の制動機を試験して其の効果を確かめてから取掛り、速度又は停止位置を考へて停留車等に激突させない様に注意することが肝要である。

連結手は轉動する車輛に付添つて又は之を追つて走らなければならないのであるから、どうしても飛降り飛降り乗りにすることになるが、足場に氣を配つて危険の無い様に、又無益の飛降り飛降りを爲さない様に心懸くべきである。

第五節 轉 轍 器

轉轍器とは列車又は車輛を、運轉中一つの軌道から他の軌道へ移動させる装置を言ふのであるが、一朝其の取扱を誤ると人が足を滑らして千仞の谷に墜落すると同様に、恐しい事故を起す原因となるのであるから、轉轍器の構造及び其の取扱に就ては充分研究をして置かねばならぬ。

一、轉轍器の構造

轉轍器は左圖の様に二本の軌條（之を基本軌條と謂ふ）の内側に、一端に向つて薄く尖つて居る別な二本の軌條（之を尖端軌條と謂ふ）が装置されて居て、其の尖端軌條が基本軌條に密着するかどうかによつて、車輛を何れかの方向へ移すことが出来るのである。二本の尖端軌條は、一定の間隔を保つ様に尖端に近く轉轍桿（タイバー）と言ふものが取付けられ、又内側を滑らかに動くやうに枕木の上に取付けた床板の上に載つて居るのである。故に床板は常に念入りに掃除した上、油を行き亘らせて轉轍器が完全に働き得る様に保守せねばならぬ。

二、轉轍器の定位

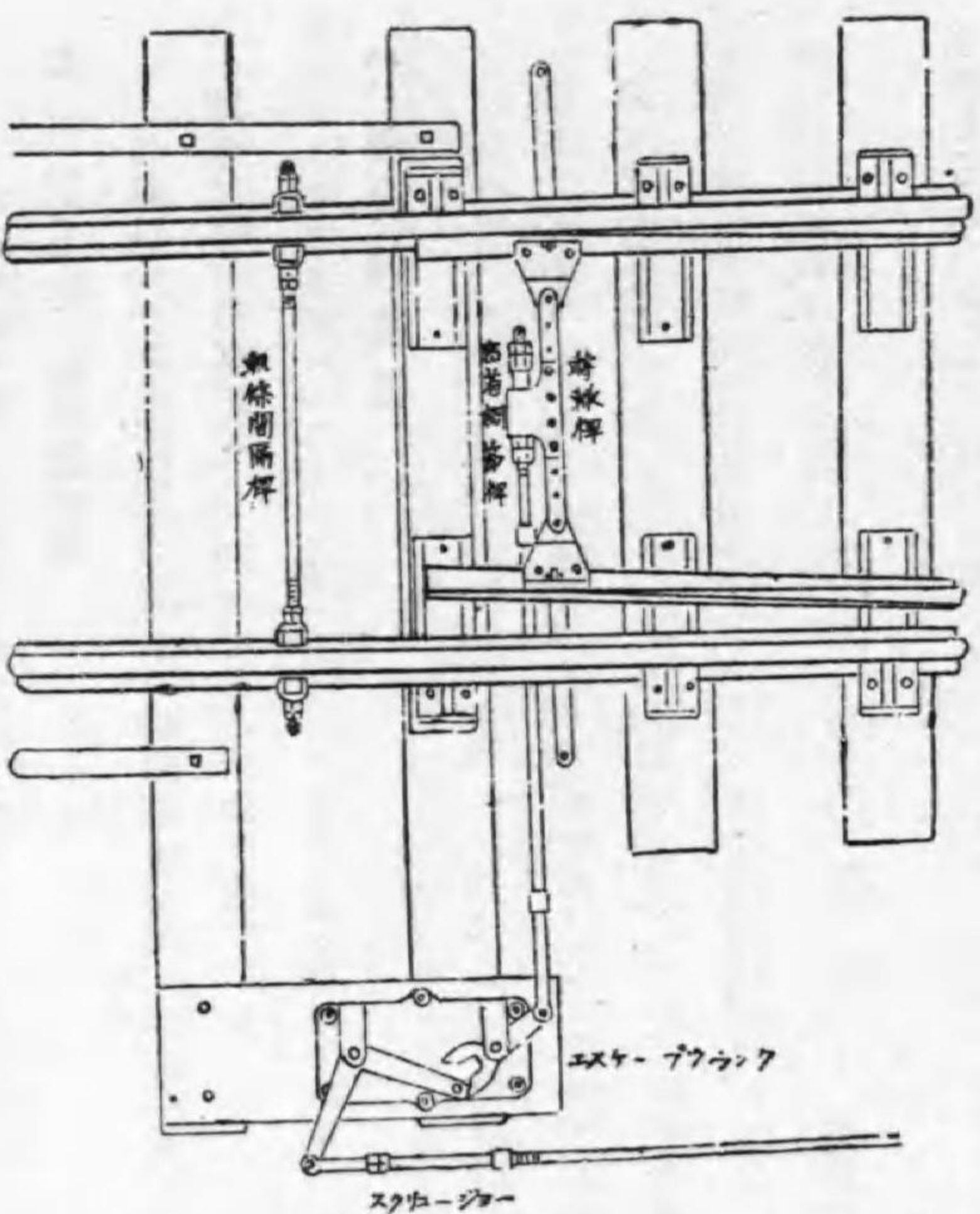
信號機に定位反位があるやうに、轉轍器にも常に開通させて置くべき方向即ち定位が定められて居る。數多い轉轍器が何れの方向に開通して居るべきかを定めてなかつたら、能率が昂らず作業上頗る不便なばかりでなく相

當危険も伴ふことであらう。轉轍器の定位は運轉取扱心得に規定されて居る通りで、列車運轉の安全を建前に定めたものであるから、反位に轉換して之が使用を終了した時は速やかに定位に直し、次の作業に誤りのない様に注意しなければならぬ。併し現今の様には頻

繁に列車が運轉されたり、轉轍擔務者が他の急がしい仕事を受持たなければならぬ様な場合、一々轉轍器に付添つてその都度轉換するのは容易でないから、列車の進入すべき時刻の十分時以内に豫め出發方面の轉轍器を反位に轉換して本線に開通させて置き、該列車の出發後十分時以内に定位に復して取扱の手續を省くと共に、其の間の勞力を他の作業に利用しても差支へないことになつて居る。

三、轉 換 器

轉換器とは轉轍器を轉換する道具であつて人手によるもの、電氣によるもの、壓縮空氣



によるもの等があるが、左に人手によるもの、み掲げて見る。

イ、挺 子

運 轉

挺子を操縦すると轉轍器が轉換されるもので、これには一つの轉轍器を轉換するものと、双動装置と言つて二つ或は三つの轉轍器を一度に轉換するものがある。挺子は其の基礎の中央から一方が白く塗られて居るが、其の方に挺子を置くのが定位である。

ロ 「ハンドル」付轉轍標識

これは「ハンドル」を轉換して轉轍器を轉換するもので、これに取付けられた標識が其の線路上から見て圓板である時は定位、矢羽板である時は反位である。

(註) 標識とはこれを取付けたものの状態を示す目印である。

ハ、錘付轉換器

錘の付いた轉換器で、柄の方向を換へる事によつて轉轍器を轉換するものであるが、之がついて居る轉轍器は一名錘柄式轉轍器とも謂はれ轉轍器中最も簡單なものである。此の轉轍器は安全度が低い關係上、本線路にある場合で列車が對向で入る時は鎖錠して置くことに定められて居る。尙此の轉轍器は錘の半分が白く塗られ、其の白い方を上部にして置くのが定位である。

第六節 停止中の車輛

車輛を留置するには、隣の線路を運轉する車輛と接觸しない様に車輛接觸限界内に入れて置くべきは勿論である。又同じ線路に留置する車輛は荷物の積卸等のため已むを得ない場合の外は相互に連結の上、車側制動機は必ず締めて動き出す心配のない様にして置かねばならない。又車輛止のある場合には之を閉ぢ、之が設けてない時

でも必要と認むる時は丸太を線路に横へるなり何なり適當の方法を講じて、線路の勾配や風のため留置車輛が轉動して他の線路を支障する様な事のない様に、二重三重の注意が必要なのである。

第七節 氣象通報

鐵道は、旅客貨物を輸送するのに種々澤山の規定を設け、多數の従事員が緊密な連絡の下に、日夜營々として其の安全迅速な輸送に精進して居るが、その安全を脅かすものに人の力では如何とも爲し得ない悪天候がある。吾が國有鐵道としても、暴風雨雪或は水害などのため年々如何に莫大な損害を蒙り、且輸送障害を來して居るかは周知の事實であつて、斯うした自然の暴力による不測の支障を如何にして防止すべきかといふと、何といつても暴風雨雪の來襲を一刻も早く豫知し、適當の手段を講ずるより外無いのである。此處に一般巷間に通報される氣象通報とは別個に鐵道獨特の「鐵道氣象通報心得」並に其の附隨達が制定されて居る所以であつて、其の概要は左の通りである。

一、氣象通報の種類

氣象通報は凡て至急電報を以つて通報されるものである。左に種別並にその略號を記してみる。

- 一、風が著しく強くなる テケイ
- 二、風雨が強くなる テケロ
- 三、風雪が強くなる テケハ
- 四、暴風雨になる大警戒を要す テケニ
- 五、暴風雪になる大警戒を要す テケホ

- 六、大雨が降りさうだ テケヘ
- 七、大雪が降りさうだ テケト
- 八、出水があるかも知れぬ テケチ
- 九、津浪が起るかも知れぬ テケリ
- 一〇、警戒を解く テケン

警報はこれのみでなく、實際は前記各號の種類以外に氣壓の移動などまで通報される場合もあるのである。

二、氣象區域

「二山越したゞけなのに此處は大變な雨だ」「雨に濡れた汽車が來た」とよく聞くことがあるが、實際吾妻山脈一重で福島縣が連日晴で、山形縣が毎日ジメ／＼雨が降つて居る様なことは珍らしくないのである。斯う考へてくると氣象區域は出来るだけ細かく區切つて、地方々々に適切な警報を出して貰つた方が好い譯であるが、之も程度問題である。仙臺鐵道局管内は現在十五區に區分され、福島事務所管内は左の二區になつてゐる。

鐵道氣象區域番號	略號	地 方	區 域
仙鐵第一區	セ一	若松地方	白會磐 中津西 線線線 上戸・喜多方間
仙鐵第二區	セ二	郡山地方	川磐水磐東 越郡越北 西郡東本 線線線 郡山・越河間 磐城・石川・郡山間 郡山・上戸間 安積・永盛間

三、氣象通報系統

氣象通報は中央氣象臺から運輸局運轉課長が受けるのであつて、運輸局運轉課長はこれを鐵道局運轉部長に通報し、運轉部長から更に關係の運輸事務所長、工場長及その管内の各驛區に通報されるものである。通報は至急電報又は電話ですることになつてゐるが、大部分は電報で通報されてゐて、その電文は一例をあげると左の通りである。

本文電文 本 文 原 文
 セ一テケイ 仙鐵第一區風が著しく強くなる
 宛名電文 宛 名 原 文
 テケセ一、二カク 仙鐵第一區及隣接第二區の事務所長、工場長各關係長

四、氣象告知板

此の標板がどんな標板であるかは、各驛に現物がある筈であるから、それで見ても貰ふ事とし、此處ではどんな風に取扱ふかを簡単に述べるに止める。氣象通報を受けたときは、その種別に當る標板を時計又は驛名標附近の見易い箇所、信號場は通票受授柱に掲げることになつてゐる。これは機關士、車掌その他の乗務員にこれを知らせて警戒させる爲である。かくして中央氣象臺よりの氣象通報は、完全に關係の向に徹底されるのである。

第三章 信號

第一節 概説

鐵道は多量の旅客、貨物を迅速に且安全に、輸送する使命を持つて居ることは言ふまでも無い、故に多数の車輛を連結して高速度で運轉する必要がある。處が前途には線路の交叉があり分岐があり、又停車場の構内では入換作業等がされて居て、列車運轉に支障を及ぼす處ある状態にあるかも知れぬ。此の様な場合に其の支障の有無を相當距離から機關士に知らしめ、支障があればその手前に停止せしめて列車の安全を期し、又支障が無ければ安心して運轉を繼續し得る様な、適當な手段方法を講ずることが大切である。此の必要から生れたのが信號であつて、色又は形象により列車の運行條件を指示するものである。信號は其の目的から言つて現示は飽くまで正確で、見透しが良く且誤扱の心配の無いそして故障の少ないものでなければならぬ。常時、列車又は車輛に對し信號を現示することを必要とする場所には信號機が設けられるが、之を常置信號機と稱するのである。常置信號機には次の様な種類がある。

イ 用途による種別

一、場内信號機

列車の進入すべき線路に先着の列車が居たり、車輛入換のため之に支障して居たりして何時でも列車の進入に差支へない状態にあるとは言ひ得ない。それ故停車場に進入する列車に對して、その内方に入つても良

いかどうかを表はす信號機が必要になつて來るのであるが、此の信號機を場内信號機と稱するのである。

二、出發信號機

場内信號機と反對に、停車場から出發する列車に對して設けられるのが出發信號機であつて、線路が安全に開通して居るや否やを表示する重要なものである。併し停車場内の線路が比較的簡單な處では此の信號機は省略しても差支へない事になつて居る。

三、閉塞信號機
四、掩護信號機

管内に此の種の信號機は無いから省略する。

五、遠方信號機

列車の運轉速度が緩やかならさう問題ではないが、現今の様には段々運轉時分が縮つて來て列車が速くなつては、場内、閉塞、掩護の各信號機（主體信號機と言ふ）の信號現示丈では到底萬全の列車操縦を期し難いので、之等の信號機がどんな信號を現示して居るかを相當距離より表示する必要が起つて來る。此の目的のために設けられたのが遠方信號機であつて、主體の信號機迄どんなふうに通轉すればよいかと云ふことを其の三百米なり四百米なり前方で現示するのである。場内信號機と同一の柱に取付けてある事が常例となつて居る通過信號機も出發信號機に對する遠方信號機である。

六、誘導信號機

管内にないから省略する。

七、入換信號機

停車場内で澤山の轉轍器を通過し、複雑な線路を横切つて入換作業をする場合には、入換をする操車掛な

り、機關士に對して「關係の轉轍器が通つても差支へない方向に開通して居るぞ」と言ふことを保證された何等かの表示があれば安心して仕事に従事することが出来やう。此の目的から設けらるゝのが入換信號機であつて、大てい此の様な定例入換が割合に多い處に限つて設けられる。

ロ 現示形式による種別

一、腕木式信號機

此の信號機は柱の上部に長方形板（腕又は腕木と稱し板の端は信號機の種類により形が違ひ又色も違ふ）を取付け、晝間は腕の位置により信號を現示し、夜間は腕と共に取付けてある色眼鏡を通して射出する燈の色によつて信號を現示するものであつて、腕木が二段に働く二位式と三段に働く三位式とがある。現在當所管内にあるものは全部二位式であつて、二位式のものには腕の位置の水平（夜間は赤色燈、遠方信號機は橙黄色燈）の場合は停止信號（遠方信號は注意信號）で、下降四五度（夜間は綠色燈）の場合は進行信號である。

二、色燈式信號機

此の信號機は晝間も夜間と同様に色のついた燈によつて信號を現示するものであつて、強い光力を出すために燈器に反射鏡やレンズを用ひられて居る。燈色は腕木式信號機の夜間の場合と同様である。

第二節 常置信號機の設置方

一、場内信號機

此の信號機は、列車に對して、停車場へ進入して好いかどうかを指示する信號機で、左の位置に設けられるのである。

イ、進路上の對向轉轍器（註一）外方六〇米以上の箇所



ロ、進路上の背向轉轍器（註二）に附帯する最も外方の車輛接觸限界（註三）の外方二〇米以上の箇所



ハ、進路上列車の停止すべき區域から外方六〇米以上の箇所



因に場内信號機の位置は停車場の内外の境界點であることは第二章第一節で述べてある通りである。

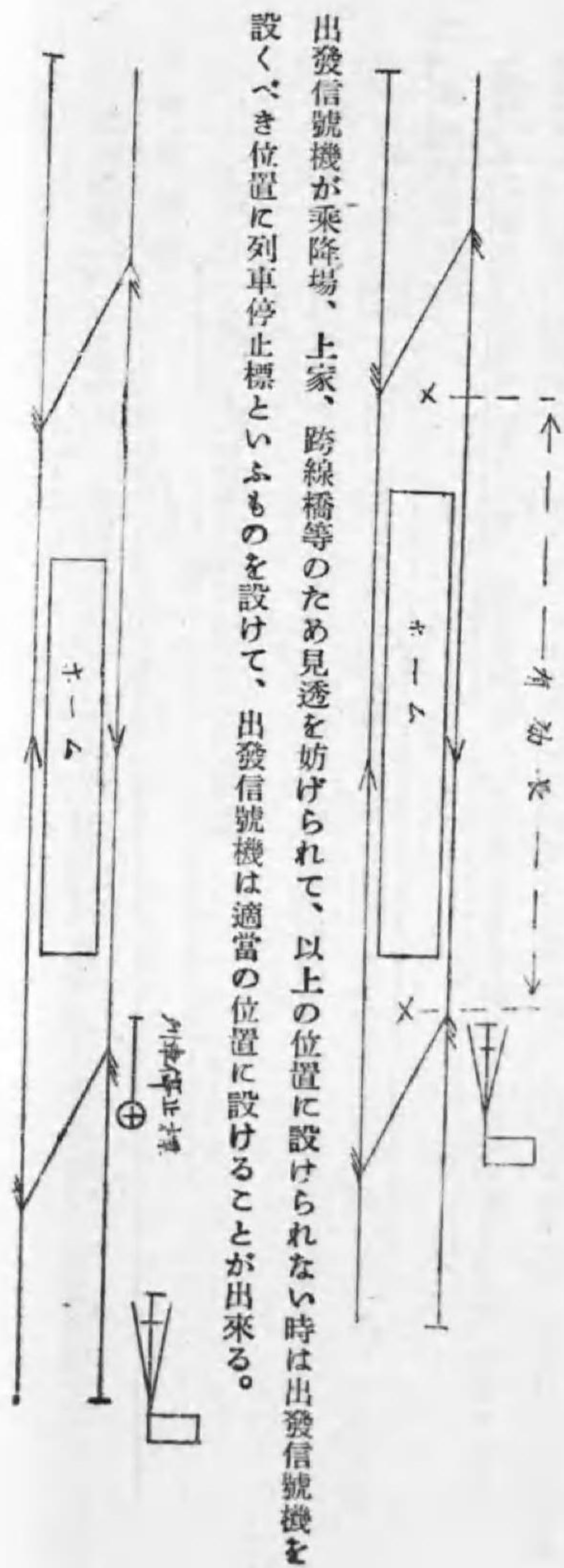
註一、對向轉轍器とは一軌道から二軌道に岐れる處の轉轍器

註二、背向轉轍器とは二軌道から一軌道となる處の轉轍器

註三、車輛接觸限界とはこれより外に車輛を突出して置くとは隣接線の車と接觸する境界で此の場所に限界標が樹てられて居る

二、出發信號機

出發信號機は停車場を出發しやうとする列車に對して信號を現示するもので、出發列車の進路が正當に開通して居るか否かを表示する役目をも爲すものであるから、進路上の轉轍器の手に前に設けられる。併し餘りに内方に設けると有効長を短かくして不經濟であるから、車輛接觸限界の近くに對向轉轍器がある場合はその内方に、又背向轉轍器がある場合は其の内方に、又背向轉轍器や線路の交叉が在る場所では之に附帶する車輛接觸限界の近くに設けられる。



出發信號機が乗降場、上家、跨線橋等のため見透を妨げられて、以上の位置に設けられない時は出發信號機を置くべき位置に列車停止標といふものを設けて、出發信號機は適當の位置に設けることが出来る。

列車が出發してから停車場を出るまで相當の距離があつて、轉轍器を二箇所の信號扱所で取扱はねばならぬ様な大きな停車場では、進路を二つに區分して、區分毎に出發信號機を設けられ内方のものより第一出發信號機、第二出發信號機と稱せられるのである。

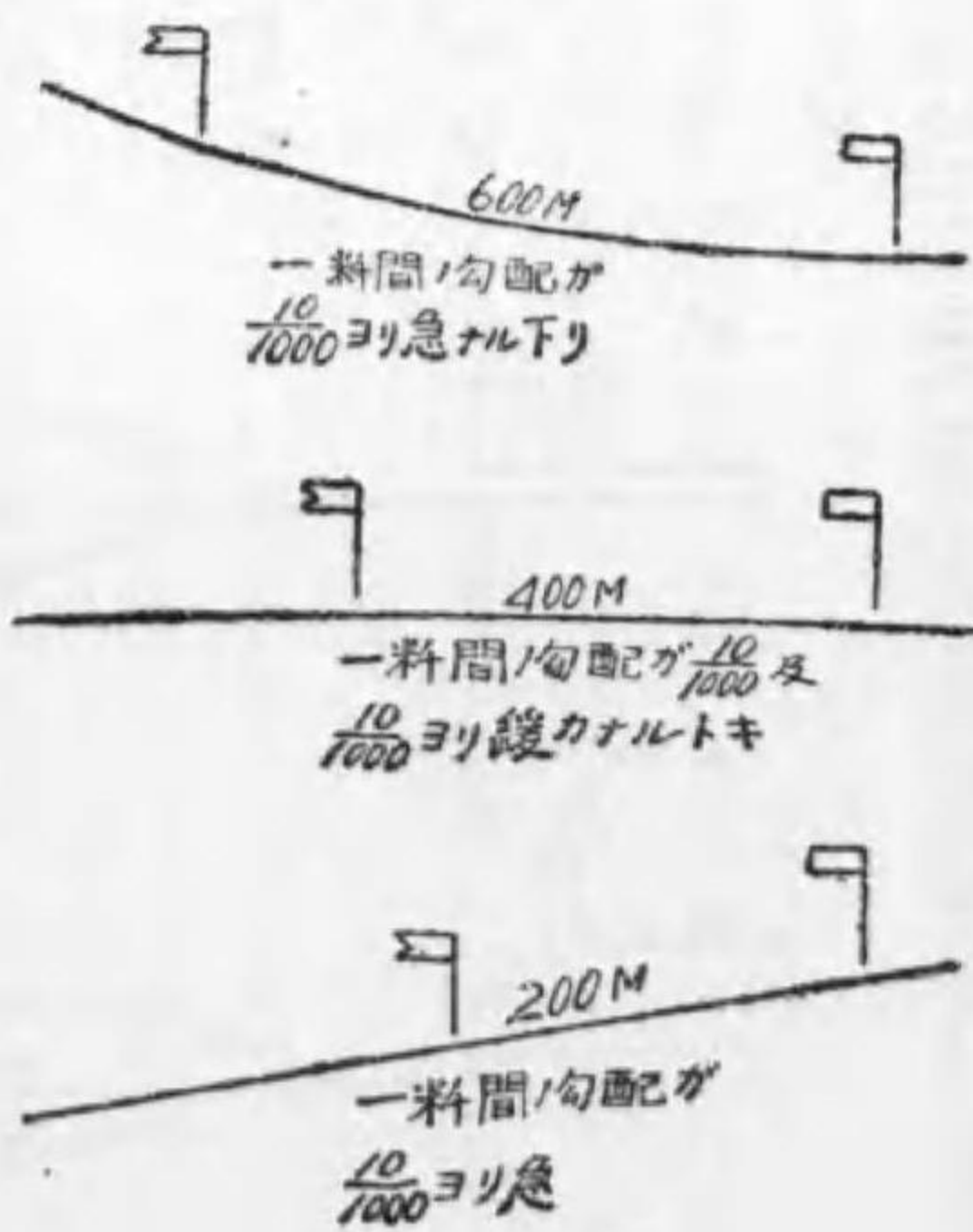
三、閉塞信號機

省略

四、掩護信號機

五、遠方信號機

遠方信號機は主體の信號機に向つて進行する列車に對し主體の信號機迄に停止しなければならぬかどうかを指示するものであるから、列車が遠方信號を認めてから停止の手配を講じて主體の信號機迄には充分停止し得るやう主體の信號機の前方相當の距離に、即ち列車の制動距離以上の地點に設けなければならない。而して其の距離は下圖の通りである。



第三節 信號機と所屬線

信號機は其の所屬を明かにする爲に、所屬線に接近して進路の直上又は左側に建てるのが原則になつて居る。これは大部分の機關車の、機關士座席が左側にある關係上、信號の認識に便ならしめるためである。併し之は絶對的のものではなく、地形其の他の事由で之によらない方が却つて認識し易い様な場合は適宜の場所で良いので

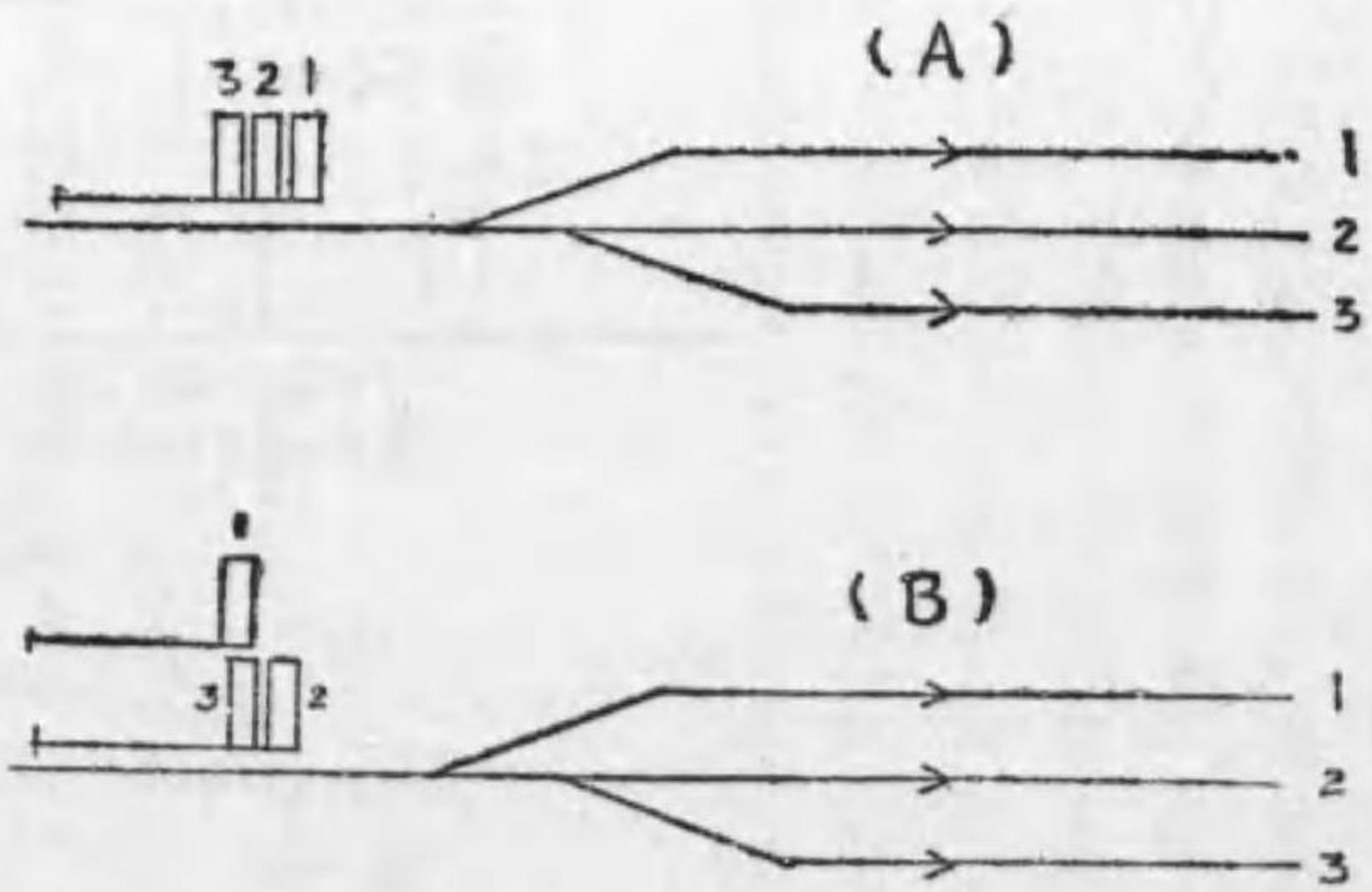
ある。而して列車の進入する線路が二つ以上に分岐して居る時は各線
行に一本宛の信號機が建てられなければならないが、用地其の他の關
係で同一の柱を共用した方が便利な場合は共用しても差支へないこと
になつて居る。但し此の場合の信號機の並べ方が、其の場所々々に依
つて異つたのでは機關士の方で困るので左の様な標準がある。

一、最上位にある信號機は最左側の進路に對するものと一以下順次
右方の線路に屬するものとなす

二、最主要線に對する信號機を最上位に又は最高位に設ける

併し此の法則が兩立しない場合、即ち下圖(A)に於て一の進路が最
主要線ならば問題はないが、二の進路が最主要線である時は變なもの
になる。此の場合は一の進路の信號機は同一柱に設けず下圖(B)の
様に別に左側に建てなければならぬ事になつて居る。

遠方信號機は一つで三個迄の場内信號機に共用しても差支へない。
これは遠方信號機が注意信號ならば主體の信號機迄に停止し得る速度
を以つて運轉し、又進行信號ならば主體の信號機を必要な速度で通過し得る指示をする信號機であつて、只單に
主體の信號機の現示する信號を前方で現示するに止まるものでないと謂ふ考へ方から共用して差支へない様にな
つて居るものである。



第四節 信號機の定位

信號機には平素どんな信號を現示して置くべきかを定めて置き、列車又は車輛の運轉されていない場合その信號
を現示して置く必要がある。その現示を定位と謂ふのである。

定位には、進行定位即ち何時でも進行信號を現示して置いて、線路に支障があつて列車又は車輛を入れること
が出来ない場合にのみ停止信號を現示するものと、之と逆に常に停止信號を現示して置き必要に応じて進行信號
を現示する停止定位とがある。進行定位は比較的列車回数の多い區間(主として自動閉塞區間)にあるもので、
當管内には停止定位の信號のみである。

第五節 保安裝置

鐵道の輸送には車輛や、停車場や、線路や、電信電話等種々の設備が必要であるけれども、列車の安全な且
つ迅速な運轉を圖るには之だけでは不充分であつて、此の外に保安裝置なるものが絶対必要である。然らば保安裝
置とは一體どんなものをいふのかと言ふと、(一)信號裝置、(二)聯動裝置、(三)閉塞裝置、(四)自動列車制御裝置、
等であるが、此の外に轉轍及動器置、轉轍標識、踏切警報裝置、信號反應器等も廣い意味の保安裝置である。以
下保安裝置に就て順次其の概略を述べて見る。

一、聯動裝置

列車又は車輛の進路の岐れ路である轉轍器と、列車又は車輛に「停止セヨ」、「進行スル事ヲ得」等の重要な運

行條件を指示する信號機とが、各勝手勝手に動かし得るものとすれば危険此の上もないことである。そこで關係の轉轍器が正當方向に開通しなければ信號機に進行信號を現示出来ない様にし、又信號機に進行信號を現示した上は關係の轉轍器は異方向に轉換出来ない仕掛にしたものが聯動装置である。

第一種聯動装置

停車場構内の比較的複雑した處に設けられるもので、構内各所に散らばつて居る澤山の轉轍器と信號機を、それ／＼その場所を取扱つたのでは人手を多く必要とするばかりでなく、取扱者相互間で完全な連絡を執る事が容易でなく且つ間違ひを來す心配がある處から、此等の轉轍器や信號機の挺子を一ヶ所に集めて各關係の轉轍器と信號機とに必要な聯鎖をつけ少數の人で取扱ふ様にしたのが第一種聯動装置である。尙挺子を集めた處は信號扱所と稱せられる。

第二種聯動装置

第二種聯動装置は第一種聯動装置の様に信號取扱所を設けず、信號機の挺子のみを乗降場に集め、轉轍器は各其の場所で取扱ひ、信號機と轉轍器との聯鎖は轉轍器附近に聯動機を設けて相互の關係を附けたものである。第二種聯動機には左の種類がある。

イ、甲號聯動機

一つの轉轍器と信號機との聯鎖で、轉轍器が定位で進行信號を現示した信號機は、轉轍器が反位の場合進行信號を現示する事が出来ない様にしたものである。これには轉轍器に關係する信號機の數によつて信號機が二本の時甲二號、三本の時甲三號と稱するのである。

ロ、乙號聯動機

甲號聯動機に遠方信號機の關係を付けたもの、即ち場内信號機に進行信號を現示して關係の轉轍器が自由に動かし得ない状態になつてからでなければ、遠方信號機に進行信號を現示する事が出来ない様に装置したもので、遠方信號機が場内信號機に共用される數によつて、遠方信號機が一つの場内信號機に専用される時乙一號、二本に共用される時乙二號、三本に共用される時乙三號と謂はれるのである。

ハ、丙號聯動機

丙號聯動機は一つの轉轍器と二つの信號機又は信號機と信號機の聯鎖である。一つの轉轍器と二つの信號機との聯鎖であるから丁度甲二號聯動機に似て居るが、其の二つの信號機がお互に鎖錠し合ふ關係が附けられて居る處が違ふのである。又此の聯動機には轉轍器に關係なく信號機と信號機との聯鎖——(一つの信號機に進行信號を現示してしまふと他の信號機には進行信號を現示出来ない)——に用ひられるものがあるが、此の聯鎖は轉轍器とは直接關係がないので、多くは信號リバー上家附近乗降場擁壁下に設けられる。

ニ、戊號聯動機

此の聯動機は一つの轉轍器と二つの主信號機と遠方信號機との聯鎖であつて、乙二號聯動機によく似て居るが、乙二號聯動機の様に遠方信號機が二つの信號機に共用されることなく、一つの信號機のみ關係し他の一つの信號機は直接鎖錠關係が出来て居ないものである。

第二種聯動機の鎖錠

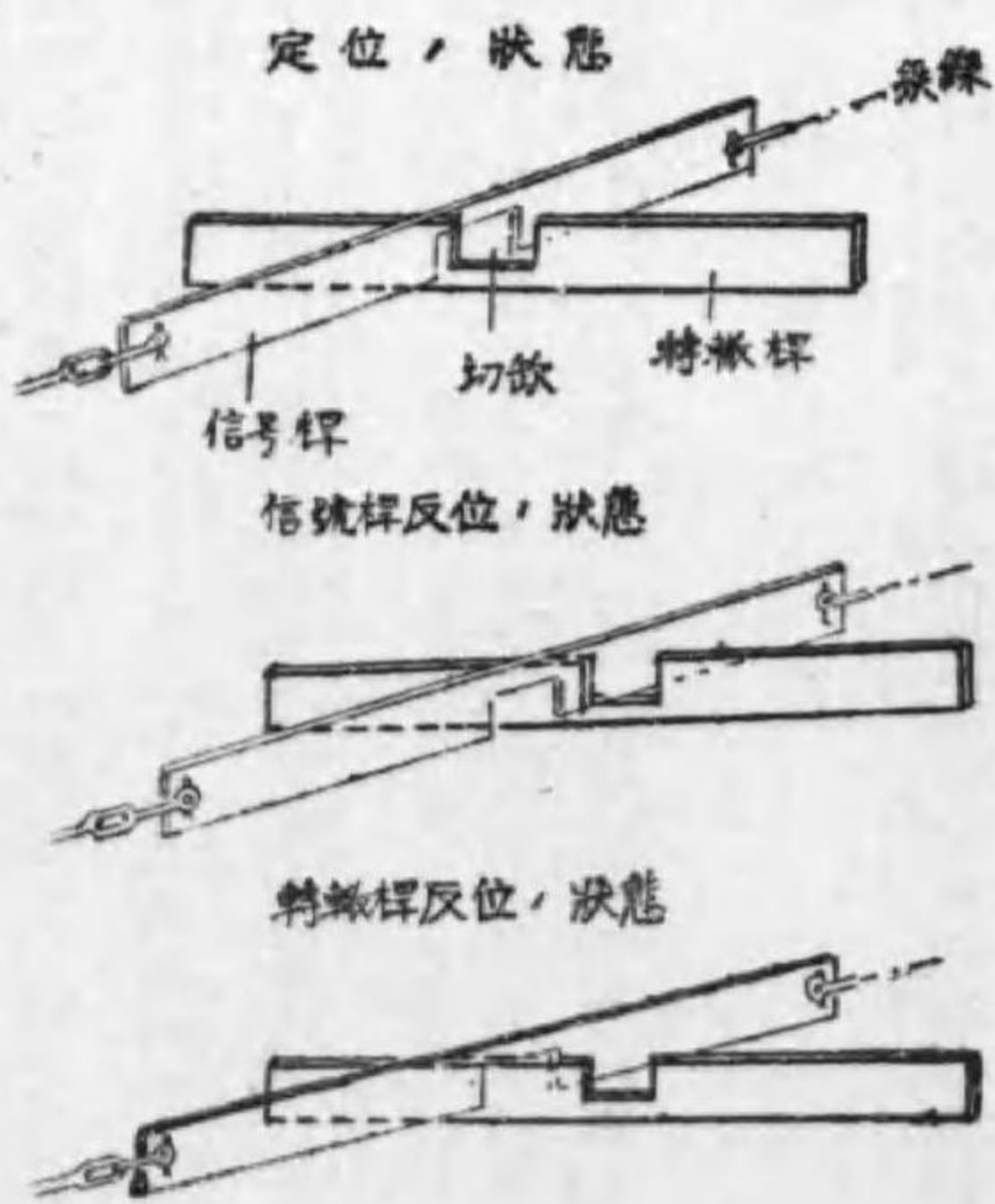
第二種聯動機は轉轍器の尖端軌條附近に聯動管を設けて、其の轉轍器と關係の信號機との聯鎖關係を附けた

ものであるが、下圖の様にもともと簡単な装置であるから、若し其の筐に鍵が掛けてなければ誰にでも自由に聯鎖關係を解く事が出来て、列車運轉上頗る危険である。故に聯鎖管には蓋を設けて必ず鎖錠が施され、然も其の鍵は驛長に於て保管することになつて居るのである。

第六節 進行信號現示の時機

停止信號現示を定位とする場内出發又は遠方信號機はその

定位を定めた趣旨から見て、列車の運轉に別に支障がないからと言つて常に進行信號を現示して置く譯にはゆかないもので、列車進入又は進出の五分前以内に進行信號を現示するのが建前になつて居る。併し此の「五分前」を嚴格に守つて居ると、列車を遅らして仕舞ふ様な場合は列車を遅らさないで済む程度に取扱方を加減すべきである。又出發信號機は、次の停車場へ向つて進出する列車に對する信號であるから、閉塞の手續が終つてから、通票閉塞器施行區間に例をとるならば通票を取出してからでないといふ進行信號を現示する事は出来ないのである。遠方信號機は主體の信號機の現示する信號を其の前方で現示する役目を持つて居る關係から、主體の信號機に進行信號を現示してからでないといふ進行信號を現示してはいけぬのは當然であるが、若し間違つて扱ふ様な事があると大變だから其の順序でなければ進行信號が現示されない様な仕掛が施されて居る。



第七節 信號復位時機

信號機は列車又は車輛が信號機の位置を通過した時は速に定位に復さねばならない。但し信號機を定位に復すと、これと關係のある轉轍器の錠が解けて自由に取扱ふことが出来る様な装置になつて居るものは危険であるから、その轉轍器を完全に通過し終つてからでないといふ復位してはいけぬ。

第八節 背面光

信號機の取扱者は、信號機を取扱つたならば其れが、思ふ通りの信號を完全に現示したかどうかを確認しなければならぬ。

之が確認は晝間腕木式の場合は腕木の狀態によつて譯なく知ることが出来るが、夜間の信號は燈光である爲に信號機の後方から見る事が出来ないで、背面光と謂ふものを設け之に依つて信號の現示狀態を知り得る様に工夫されたのである。背面光は信號燈の背面を直径十五釐餘の乳色硝子として、これが全部露出して居るときは大なる白光であつて、停止信號(信號機の腕木が水平)を現示して居るのである。信號機の腕が四十五度降りると同時に裏眼鏡が動き、之に穿つてある徑五釐餘の穴から小さい白光を見せる仕掛けであつて、之に依つて進行信號が現示されたことが判るのである。信號機には凡て背面光があるものと考へると誤りである。と言ふのは電氣信號機や色燈式信號機は構造上裏眼鏡を装置する事が困難なため之が施されてないからである。但し機械色燈式と言ふ信號機には背面光と同性質の仕掛けがしてある。

第九節 手 信 號

手信號は其の字句の示す通り人手による信號で、列車又は車輛に對し左の様な場合に晝間は旗夜間は燈を以つて現示する信號である。

- 一、列車に對し停止位置を指示するとき
- 二、場内、出發信號機が故障等のため使用出来ない場合に其の代用の信號が必要なとき
- 三、線路の故障又は之が應急修理のため列車又は車輛を停めたり又は徐行させる場合で所定の信號機を建てる事が出来ない場合その代用として信號を現示するとき
- 四、車輛の入換をするとき

此の場合の手信號は前の三つが現示したきり動かさないのに反して連続して動作を繰返し且つ現示の箇所も刻々變つて行く處が異つて居る。

車輛の入換の場合機關士は原則として此の入換手信號の現示が無ければ車輛を移動することは出来ない。其の現示には「信號者へ來れ」「信號者より去れ」「停止すべし」の三つの方式があるが、手信號現示者としては如何なる場合でも其の現示が機關士によく見える様な場所を選ぶことが最も大切である。

第十節 列 車 標 識

列車の前頭及後部には「之は列車で御座います」……と言ふ事を表はす爲に晝間は圓板、夜間は燈によつて列

車標識と言ふものを掲げる事になつて居る。何の爲に掲げるのかと言ふと、之が無ければ入換なのか、唯車輛を集めた丈のものなのか、どちらが前頭でどちらが後なのか、臨時列車か普通列車か等が解らないからで、停車場に勤務する人は勿論のこと、線路従事員や途中の踏切警手等も之を知つて居れば仕事をする上に便利であり、時には前の驛を完全な組成で出發して來た列車でも、どの様な原因で車の間の連結器が離れて後の方の車を落して來ないとも限らないので、列車の保安上から言ふても非常に大切なものである。故に標識、特に後部標識が消燈した様な場合には危険があるから、通過列車であつてもこれを停止させて整備しなければならぬのである。夜間、列車が煌々と前燈を輝かして驀進するのを見るであらうが、あれも列車標識であつて、あの照明によつて他の者に列車であることと、列車が近付いて來ることを知らしめ注意を與へ、一層列車の保護を強化しやうとするものである。たゞ穿違へてならないことは、あの照明によつて機關士が絶えず前途を注視しつゝ運轉するものではないと言ふこと、即ちあの照明は前途の支障物を發見するためのものではなく、標識として一層明確を期さうとするためのもので、如何に明るくとも、結局は標識としての域を脱して居ないと云ふ一點である。

第十一節 合 圖

合圖も信號と同じく物や燈の象又は色によつて通信、即ち意志表示を行ふ方法であつて左の様な種類がある。

イ、出 發 合 圖

列車は出發時刻になつたからとて勝手に停車場を出發することは出来ない。客扱又は荷扱が終つて運轉を開始しても何等差支へない状態になつたのを驛長が確めた後此の合圖をなし、これによつて機關士は出發するのが原

則である。

出發合圖は晝間は片腕を高く擧げ夜間は綠色燈を圓形に動かすのであるが、旅客や荷物に遮ぎられて見透しが良くなかつたり、燈が消えた様な場合は口頭で之を通告しても差支へない。構内の線路が曲線であつたり建物等のため見悪い様な停車場には、電氣仕掛けの音響（サイレン）や表示器（燈光）等を設けて、驛長が押印を押せば表示出来る様な方法を探つて居るが、之もやはり出發合圖であることに變りはない。

ロ、氣 笛 合 圖

「氣笛一聲新橋を……」古い鐵道唱歌にある通り、氣笛一聲が列車運轉開始の合圖であることは、一般の人の誰でも知つて居るところであるが、氣笛合圖には此の外に随分澤山の種類がある。種々の方式及如何なる場合吹鳴されるかに就ては規定によつて研究して貰ふ事として、次に驛員が知つて置かねばならぬ主なるものを列記して見る。

- 一、列車の運轉を始むるとき又は注意を促すとき……………適度の氣笛一聲
- 二、停車場、信號所又は交通頻繁なる踏切道に列車の近づいたことを告ぐるとき……………長緩氣笛一聲
- 三、操車掛を呼寄せるとき……………適度氣笛二聲
- 四、危険を警告するとき又は非常事故が生じたとき……………短急氣笛數聲
- 五、列車が分離したとき……………短急氣笛數聲
……………適度氣笛一聲
- 六、常置信號機の停止信號によつて停止し其の事由不明なとき……………長緩氣笛一聲

第十二節 發 雷 信 號

發雷信號は信號用雷管を軌條の上に置いて之を列車に踏ませ、其の爆音によつて列車に停止を命ずるもので、耳で聽く一種の信號（聽覺信號）である。これは發雷信號單獨で使用されることはなく必ず所定の信號の現示と併用されるのである。と言ふのは濃霧のために停止信號が見えないとか、乗務員の豫期しない箇所即ち常時何等信號の現示のない處に列車を停止させる必要があつて停止信號を現示する様な場合に、乗務員にそれを見落されたり時機を失つたりしては大變であるから、前述した目で見る信號（視覺信號）の補充策として、其の手に雷管をしかけて置き、ドカンと音を立てさせ確實に列車を停止させようとする目的から出發して居る。

信號雷管には舊型と球付型の二種類あるが、どんな形をして居るものかは此處で説明するよりも、事務室に備へてあるものを見て貰つた方が早い。

球付型は舊型のもの、爆音よりも十六倍の強さを有し、聽覺信號としての効果を増大した外使用に當つて、車輪に押された雪のために跳飛ばされて其の効果がなくなる不安のない様に、軌條面には小さい發火雷管のみを裝置し、火藥を填めた球は軌條の外に置いて、導火線によつて之を爆發させる處に改良された點がある。球付型は十一月一日より翌年三月末日迄の降雪期間に使用することに定められて居る。

信號用雷管は各停車場に備へられて居る外、車掌並に車掌の乗務して居ない列車の機關士、保線又は電氣係員がそれ／＼規定の箇數だけ携帯して居るのである。

第四章 線 路

第一節 線路の構成

線路は列車又は車輛を走らす路である。我々が路を歩いても山路よりは平な野路の方が歩き良い、まして重い列車が走る路である線路がデコボコして居てはならない。それ故丘はこれを削り取り山は穴を穿けて隧道とし、丘と丘との間の窪みには土を盛り河川には鐵橋を架けて出來得る限り路を平坦にするのである。かくして出來た路を路盤と稱し、路盤には枕木を並べ軌條を横へて道床砂利を撒布するのであるが、之は列車又は車輛の重量を路盤の上に平均させ、又軌條を路盤にしつかりと落ちつかせると共に、軌條が折れたりする心配を少くし、併せて線路の周圍の排水を良くする主要な役目をするものである。道床には普通は砂利が使用されるが、時に碎石と言つて堅い石を砕いたものが使用されることがある。軌道をしつかり支へるには角の丸い砂利よりも抵抗が多いから此の方が理想的である。

第一節 軌間（ゲージ）

列車又は車輛が走れる様に敷かれた二本の軌條の、軌條と軌條との間を軌間と言ふのである。六ヶしく言ふと兩方の軌條面の内側の最短距離である。我が國有鐵道の軌間は一・〇六七米と規定されて居る。我が國でも朝鮮と滿鐵社線の軌間は一・四三五米で國有鐵道よりはずつと廣くなつて居り、此の軌間を標準軌間と謂ひ是より廣

いのを廣軌間、我が國有鐵道の様に狭いのを狭軌間と謂ふのである。

第三節 線路の等級

道路にも國道あり縣道あり村道があると同じ様に、鐵道線路にも左の種類があるのである。

イ、甲 線

輸送數量の多い幹線は概ね之に屬する。吾が仙鐵管内では東北本線、常磐線、奥羽本線がこれである。

ロ、乙 線

甲線に亞ぐ主要なる線路で、當所管内では磐越西線がこれである。

ハ、丙 線

甲線、乙線程ではないが地方的に相當の輸送量のある線路で、磐越東線、水郡線等が之に屬する。

以上はそれ／＼其の線路の輸送量によつて等級を決め、各等級に應じて枕木を殖したり砂利を厚く入れたりして其の強度に差をつけたものであるが、見方によつては逆にその設備の程度による輸送上の等級即ち運輸側としては線路の等級に即した輸送をさせねばならぬことになり、其の線に入れる機關車や客貨車や速度等に制限を附されるのであまり有難くないのである。

尙以上の外例外扱として簡易線なるものがあるが之に就ては第十四節「簡易線」を見て貰ひたい。

第四節 軌條の種類

軌條は車輛の重量を背負ふものであるから、極めて強いものでなければならぬので、非常に質の良い鋼鐵で出来て居る。吾が國有鐵道も創始當時は極貧弱な軌條を使用して居たが、段々車輛が大型になつたり、速度や重量が増すにつれて軌條も次第に改良され、現在では五十疋や三十七疋と言つた様な強い軌條が用ひられる様になり、又、もと大部分は歐米各國からの輸入品であつたものが、現今では八幡製鐵所で之等立派な軌條がドン／＼製造される様になつて居る。

國有鐵道で使用して居る軌條は主として次の種類である。

イ、五十疋軌條

東海道本線の一部及び電車運轉區間に敷設されて居るもので、當管内には見られない。

ロ、三十七疋軌條

幹線と見られる線に使用されるもので、管内では東北本線、磐越西線に敷設されて居る。

ハ、三十疋軌條

前記以外の普通の線路に敷かれるものである。

以上三種の名稱は、軌條の一米の長さの重量によつて附けられたもので、五十疋軌條は一米の長さの重さが五十疋ある譯である。軌條一本の長さは三十七疋及三十疋軌條は一〇・〇五八米、五十疋軌條は一二米であるが、最近長尺軌條と謂つて三十七疋軌條の二十五米、三十疋軌條の二十米のものが出来て居る。長尺軌條は運搬には不便であるが、敷設されてからは繼目が少ないので列車の運轉上大變具合が良いばかりでなく、線路の手入れの手数と費用とを省き得る利益がある。

第五節 高度(カント)、擴度(スラック)

線路は一・〇六七米の軌間と兩方の軌條面の水平とを保ちつゝ、目的地迄一直線に敷設されるのが最も理想的であるが、地勢の關係からそれは不可能で、大抵の場合曲線が伴ふのである。曲線は一般に圓曲線であつて、その程度は半徑の長さを以つて表はす事になつて居る。即ち四〇〇米曲線と言へば半徑が四〇〇米ある曲線をなして居る譯であり、その程度によつて列車運轉上速度に制限が附けられる場合があるのである。吾々が馳け足で曲り角を曲る時、外足を突つ張らなければ曲れぬ様に、列車は曲線に差し蒐ると遠心力のため、曲線の外方に出ようとする傾向があつて運轉上危険であるから、外側の軌條を内側の軌條よりも高くして脱線を防止し、車輛の安全を保たせるのである。この外側の軌條を内側の軌條より高くする度合を高度(カント)と謂ふのである。

又此の場合、車輪は幾分軌條から外れる様になるものであるから、本線の様な軌間では圓滑な運轉は出来ないので、軌間を或る程度擴げて車輪の通過を容易ならしめる必要がある。此の軌間を擴める寸法を擴度(スラック)と謂ひ、擴げる事を擴度を附けると謂ふのである。

カントもスラックも列車を安全に運轉させる目的のためであるが、無制限に高めたり擴げたりしては却つて危険であるから、曲線の度合によつてその程度が定められ、如何なる場合でもカントに於て一一五耗、スラックに於て三〇耗を超えてはならない事になつて居る。

第六節 線路諸標

線路には色々な標が建てあり、それを運轉従事員及び保線従事員が日常の作業に利用して居るのであるが、今此處に運轉に係る標のみを掲げて見ると次の諸標である。

イ、距離標

線路の左側に建て線路の距離を示す標であつて、一杆毎に建てるものを甲號、五百米の箇所に建てるものを乙號と謂ふのである。管内各線の距離標の起點は左の各驛の中心點である。

東北本線	東京驛
磐越東線	平 驛
磐越西線	郡 山 驛
水郡線	水 戸 驛
川俣線	松 川 驛
會津線(柳津方)	會津若松驛
會津線(田島方)	西若松驛
日中線	喜多方驛

ロ、勾配標

此の標は勾配の變り目に建てるもので、線路と直角に取付けられた腕木が上向きである時は上り勾配、下向きである時は下り勾配で、その腕木に記してある數字は前途の勾配の程度を示すものである。即ち25と記してある腕木が上向きの時 $\frac{25}{1000}$ の上り勾配、下向きの時 $\frac{25}{1000}$ の下り勾配である。水平の時は「レ」レベル

即ち水平の意)と記すことになつて居る。尙此の標も線路の左側に建てられるのである。

ハ、曲線標

此の標は曲線の半徑、擴度、高度及曲線の長さを表はすものであつて、主として保線係員がその保守上利用するものである。

次に半徑四〇〇米、長さ一〇〇米、擴度九耗、高度四二耗の場合の表示方を例示して見る。

表 面 400 半徑四〇〇米の曲線である

裏 面 C112 四二耗のカントが附してある

2119 スラックは九耗である

C11100 此の曲線は延長百米である

ニ、氣笛吹鳴標

列車は交通が頻繁であつたり、見透の良くない踏切道に近付いた時は必要に応じて氣笛を吹鳴することになつて居るが、局達によつて定められた指定踏切には氣笛吹鳴標を設けて之が的確を期することになつて居る。其の建植位置は機關士に見易くするために列車の進行方向に對し左側に建てられるのが通例である。

第七節 使用目的による線路の呼び方

線路はどれもこれも其の上を列車が走るものではなく、客車を停めて置いたり、貨車を入れて置いたり種々雑多の種類がある。然らば列車の運轉に常用する線路は何と呼ぶかと謂ふと、それは本線路といふのであつて、そ

す)は行止到着線等に設置される。併し當所管内の安全側線にはまだ第一種車止に改造されず第二種の所が澤山ある。前記以外の軌條を曲げて造つてある車止等は總て第三種で餘り重要でない側線を設けられる。

◎車止には其の所在を示すため車止標識が設置されるが、之はどの車止にも必ず設けられるものではなく、本線路、折返線、入換頻繁なる側線、轉車臺線に必要に応じて設けるのである。
車止標識は夜間×形白色燈を以て表示する(晝間は點燈せず)。

第十一節 踏切設備

鐵道又は軌道と道路とが平面交叉するものを踏切と謂ふのである。踏切道が列車運轉上危険が多いことは申す迄も無いことで、之が危険を防止するため交通頻繁な踏切道に對しては、門扉其他相當の保安設備を爲すべきことに定められてゐるのである。

今より凡そ二十年前迄は、踏切事故といふと單に公衆が列車に觸れる位の處で、大きな問題が起つた様な事は殆ど無かつたが、自動車の發達に伴つて列車と自動車との衝突事故が段々増加し、年々少なからぬ犠牲者が生ずるのみならず、之がために列車の方でも相當の損害を被る様になつたので、其の保安方法に就ても、相當考慮を拂はれる様になつて來て居る。

我國有鐵道に於ては踏切を四種に區分してゐる。即ち晝夜を問はず遮斷器を開閉する第一種踏切、通行者と列車回数の程度により或る一定時間のみ遮斷器を開閉する第二種踏切、閃光式踏切警報器を装置して警手を置かない第三種踏切、其他の通行閑散なる踏切にして、何等防護の方法を講じない第四種踏切がそれである。

第一種及第二種踏切に於ける遮斷器は、踏切警手の操作するもので普通これに引出式、上下式、引掛式の三種があるが、現在使用されて居るものは上下式が最も多い。

閃光式踏切警報器と謂ふのは、踏切の兩側に電鈴と赤色燈とを装置したもので、列車が踏切に接近して一定の地點に達すると軌道回路によつて自動的に電鈴が鳴り赤色燈が點滅し、列車が通過し終ると同時に之等の動作が止む装置のものである。

踏切警標は甲號及乙號の二種に區分されてゐて、共に通行人の注意を惹くべき位置に建植するものである。

甲號は警手を附してない踏切道に於て必要と認むる箇所に限つて掲出するもので、白地長方形板に「きしやちうい」と黒書したる標がそれである。

乙號は或る一定時間のみ警手を附する第二種踏切道に掲出するもので、警手は毎日勤務終了後退勤の際、赤地に「警手不在」と白字に抜きたる圓板を掲出し、錠を懸け置き、翌朝出勤し就業の際該警標を折疊んで置くものである。これは第二種踏切道の既往に於ける事故發生の實情から見て、其の大部分は警手退勤後惹起するものが多く、之は踏切警標記載の警手出務時刻表示が、交通者特に高速度交通者の注意を喚起することが尠いのを基因するものと認めらるゝ所から、本標が案出されたのである。尙甲號、乙號共高さは地上面より警標の上端迄一・二米と定められてゐる。

第十二節 轉動防止設備

風や、勾配等のため車輛が移動して本線路を支障する虞のある様な箇所には、車輪止又は脱線させる事を目的

とする脱線器等を設けて、其の危険を防止する事に定められてゐる。
車輪止とは側線に停留中の車輛が轉動して本線路に逸出する虞ある箇所、或は遷車臺に向ひ車輛が轉動する虞ある所に設けられるもので、木製と鑄鐵製のものがあるが、孰れも見易い様に白色に塗色してある。車輛が留置してある間はその線路の車輪止を閉鎖し、車輛が留置してない場合は必ずこれを解放して置くことを忘れてはならない。尙車輪止で鎖錠装置が附設されてあるものは、車輪止閉鎖中は鎖錠を施し其の鍵は驛長又は驛長の指定した驛員が保管することになつて居る。

第十三節 傷害防止設備

人道上最も忌むべき死傷事故は職員たる者と旅客公衆たる者とを問はず極力防止に努めなければならぬのは、申す迄もないことであるが、就中公衆の死傷は數に於て旅客及職員のそれを遙かに超過して居るのに鑑みても、之に對して適當の施設をなすことは頗る重要なことである。

然らば傷害防止設備には、どんな物があるかといふと、線路と道路が並行して居る様な箇所、人又は牛馬等が線路に踏入る虞のある場合には、堤塘や、柵垣や、溝渠等を設けて之が立入りを防止し、又側壁垂直の様な列車を避くるに困難な隧道、橋梁、其他必要と認むる所には、相當間隔毎に待避所を設けて、安全に避難出来る様な方法を探つて居る。しかし、隧道や、橋梁を一般公衆が通行することは認められて居ないのであるから、此の待避所は専ら鐵道従事員のためのものと見做すべきであらう。

第十四節 簡 易 線

鐵道を敷設するに當つて、其の地方の經濟狀態を考へて見て、客貨が餘り大した事もなく従つて輸送も割合に閑散であることが解つて居ながら、多額の建設費を投じて乙線や丙線並の設備をすることは寔に不經濟で、其の様な金はもつと重要な他の方面に振り向ければ合理的であるところから、此の様な線路は設備をぐつと簡易なものに引下げてよからうと言ふので、國有鐵道簡易線建設規程なるものが定められ、それに依つて建設されたのが簡易線なのである。

簡易線は、其の文字の示す通り總てが小作りで、本線有効長は八〇米、乗降場の幅は一米半、入線の機關車や客車にも制限があると言つた具合で、營業をする運輸側から言はせると實に厄介な線なのである。當所管内では川俣線、會津線及日中線が之れに屬するが、川俣線及會津線中の會津若松・會津柳津間は、もと丙線であつたのを線路保守費節約の意味から簡易線に格下げされたのである。

第十五節 建築限界と車輛限界

列車が通る所は、支障なく列車が通れる様にして置かねばならない。種々の建物を線路附近の好い加減な位置に建てられたのでは、時に列車が之れに觸れたり、旅客が窓から顔を出して怪我をする様なことも出来て、列車を安心して運轉することは出来ない譯である。其處で或一定の定規を定めて此の様なことの起らぬようにする必要から『建築限界』なるものが出来たのである。一例を挙げると、兩側は線路の中心から一・九米、上部は軌條面から四・三米以内に建物を建てたり、荷物を積んで置いたり、又限界内に崩れる心配のあるような荷物を置いてもいけないことになつてゐるのである。又一方には『車輛限界』なるものが定められてゐて、車輛を製作し或

は無蓋貨車に荷物を積載する場合の寸法が一定され、相互の限界には相當の餘裕があつて、之れさへ犯さなければ列車は絶對安全に運轉し得ることになつてゐるのである。

第五章 雜 則

第一節 線路閉塞と「トロリー」使用

停車場の通票閉塞器又は通券函の附近か、それ等の設備の無い驛では出窓附近の適當な箇所等に「線路閉塞」或は「トロリー使用中」の標板が掲げられることがあるが、一體線路閉塞とはどんなことか、又「トロリー」使用とはどんなことか簡単に述べて見よう。

一、線路閉塞

列車の運轉間合に、言ひ換へると前の列車が通つた後、その次の列車が驛を出發する迄の間に、線路を切斷する工事をするとか、線路に直接關係がなくとも線路に極く接近して、即ち建築限界を冒して工事をする様な場合に、工事中その區間に列車を運轉させない様にする事を線路閉塞と謂ふのである。線路閉塞は線路が列車の運轉を爲し得ないか、たとへ運轉出來るとしても危険な状態にあるのであるから、その閉塞工事が全く終つて列車の運轉に差支へないことを工事の監督者に確めた上でなければ、列車をその方面に出發させてはならないのであつて、之に就ては現場で工事をして居る保線係員は勿論のこと、列車を取扱ふ驛長や運轉掛は充分注意せねばならぬのであるが、單に工事列車間合等の心覚え丈では危険なので標板を用ひ、之に閉塞列車間合を記載して掲げ

ることになつて居るのである。

二、「トロリー」使用

列車間合に線路上に「トロリー」を走らせ、線路又は通信設備の材料を運搬することがある。「トロリー」の使用者は保線區長又は通信區長、電力區長であつて、豫め定められた列車間合に依り關係の驛長の承認を得て使用する事になるのである。「トロリー」は列車が驛を出發する時刻の五分前には之を取外して其の旨驛に通告してくる事になつて居るが、線路閉塞と異つて線路を切斷する様な事は無いのであるから、之を取外したことを確める必要は無いが、列車は其の種類の如何に拘らず所定時刻より早く出發させることは出来ない。「トロリー」使用に就ては、線路閉塞同様深甚の注意が必要であつて、列車間合を記載した「トロリー」使用の標板が準備されて居るのも、畢竟之に備へるために外ならない。

車 輛

第一章 機關車

第一節 機關車の發達

蒸氣機關車の使用は荷車に蒸氣機關を装置し、普通の道路上を運轉したのが始り、西曆一七六九年佛人ニコ
フス・ジョセフ・クローノー氏が考案し大歓迎を受けたが、間もなく破損して實用にはならなかつた。其の後英國
ではジェームス・ワット氏とか其の他數氏の人々が研究して機關車を製作したが、經濟的には馬車に及ばなかつ
た。次で西曆一八二五年頃彼の有名なジョージ・ステフェンソン氏は熱心に機關車の研究を進め、幾多工夫に工
夫を凝らし製作した機關車にて、約一〇噸の車を牽き、最大速度毎時四六軒を發揮し優秀なる成績を挙げた。
其の結果は馬車鐵道の代りに機關車が採用されることになり、其の後機關車は急速に進歩發達を遂げ今日の如
きものになるに至つた。

第二節 機關車の種類及形式稱號

第一 機關車の分類

機關車を分類すれば次の通りとなる。

車 輛

機 關 車
 蒸氣機關車
 電氣機關車
 特種機關車

此處で専ら説明するのは蒸氣機關車に就てであるが、之にも前記の様に二種類に分けられて居る。

タンク機關車は短區間運轉用のもので特別に炭水車を附けず、機關車自身に水槽と炭庫とを有するもの。又タンク機關車は長距離區間を運轉する爲に、多量の水と燃料を積込む炭水車を持つものである。

第二 機關車の形式稱號

機關車の形式稱號は現在二通り使用されて居る。

其一 タンク機關車の形式は一四九九迄の數字を使用する 例 二二二〇形・四一一〇形
 テンダ機關車の形式は五〇〇〇—九九九九迄の數字を使用する 例 五五〇〇形・八六二〇形・九六〇〇形等

以上は形式であるが番號は八六二〇形式で例示すれば、八六二〇と云ふ番號から始まり、八六二一・八六二二…八六九九となり、次は八七〇〇となるかと云ふに八七〇〇とすれば別形となり紛らしくなるから、八六九九の次は一八六二〇と一萬を冠し一八六二一・一八六二二…一八六九九から次は二八六二〇となり、順次に現在は八八六二〇と云ふ八萬臺迄製作されてゐる。

其二 新らしい形式稱號としては動軸（第一圖参照動輪軸のこと）の數二、三、四、五…に對してB・C・

D・E…なる記號で表はし、形式はその記號と次の二位の數字との組合せにより表はすことになつて居る。

タンク機關車 一〇—四九迄
 テンダ機關車 五〇—九九迄

例へばC五〇・C五一・C五四・C五五・C五七等の如くCなる記號は動輪が三軸でテンダ機關車なることを示すもの、又D五〇・D五一は動輪が四軸でテンダ機關車を示すことになる。次にC一〇・C一一・C一二等は動輪三軸にてタンク機關車なることを表はすものである。次に番號はC五〇形式で例示すれば、C五〇一より始まりC五〇二…C五〇三…C五〇九九からC五〇一〇〇と云ふ風に、C五〇はその儘にして番號は形式の右につけるのである。

例 C 5 0 1 3 3
 形 式 番 號

第三 電氣機關車の形式

電氣機關車の形式は蒸氣機關車のB・C・D・E等に更にEなる記號を附し、例へばEB・EC・ED・EE或はED等となり、最大速度毎時六五軒以下のものは、一〇—四九、最大速度毎時六五軒を超える性能を有するものは五〇—九九の數字を用ふるのである。

例へば ED 1 9 1 0 は動軸四、最大速度毎時六五軒以下の性能のもの
 形 式 番 號
 又 EF 5 3 2 0 は動軸六、最大速度毎時六五軒以上を出し得る性能のもの
 形 式 番 號

第四 炭水車の稱呼

炭水車の稱呼は従來は水の容量を附けて居つた。

例へば八六二〇形及九六〇〇形機關車の炭水車は、四五〇立方呎炭水車即ち水の容量が四五〇立方呎（約一三立方米）で、他に一七立方米炭水車とか、二〇立方米炭水車と云ふものもある。

右の如き表はし方では、燃料の積載量が不明であるので、最近製作される炭水車は燃料積載量と水容量を同時に明示する稱呼を使用する様になつた。即ち五一一〇炭水車と云へば石炭五噸・水一〇立方米を、つ炭水車なるを表示するもので、同様にして六一一三炭水車、一二一一七炭水車と云ふものがある。

第三節 機關車の構造及其の名稱

機關車の主要部分と云へば、第一に罐で、之は石炭の燃焼に依つて蒸氣を發生せしむる器である。

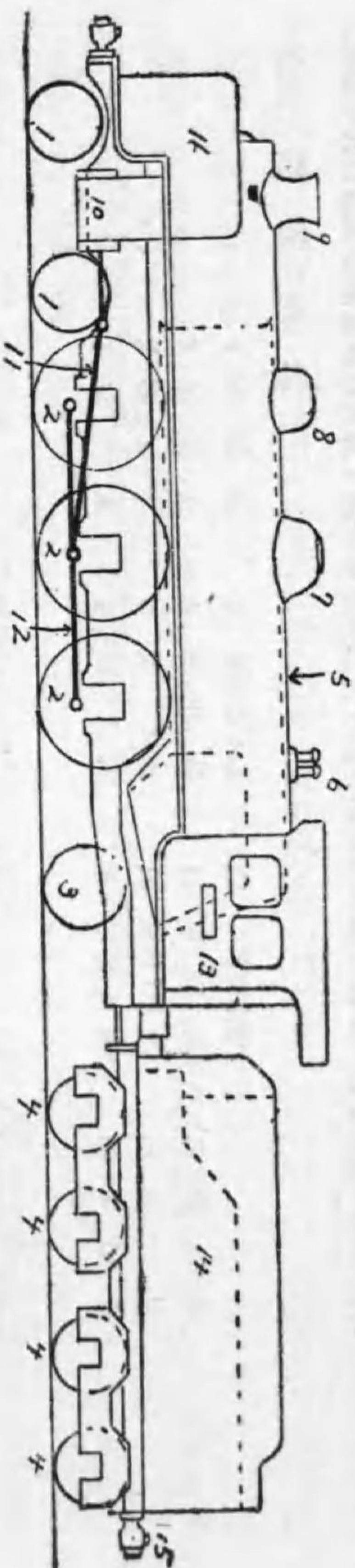
第二は機械部分と走行部等で動力發生の根源である。

第三は臺枠で、之は機械部分や罐を支持する役目をするものである。

第一 罐（第一、二圖参照）

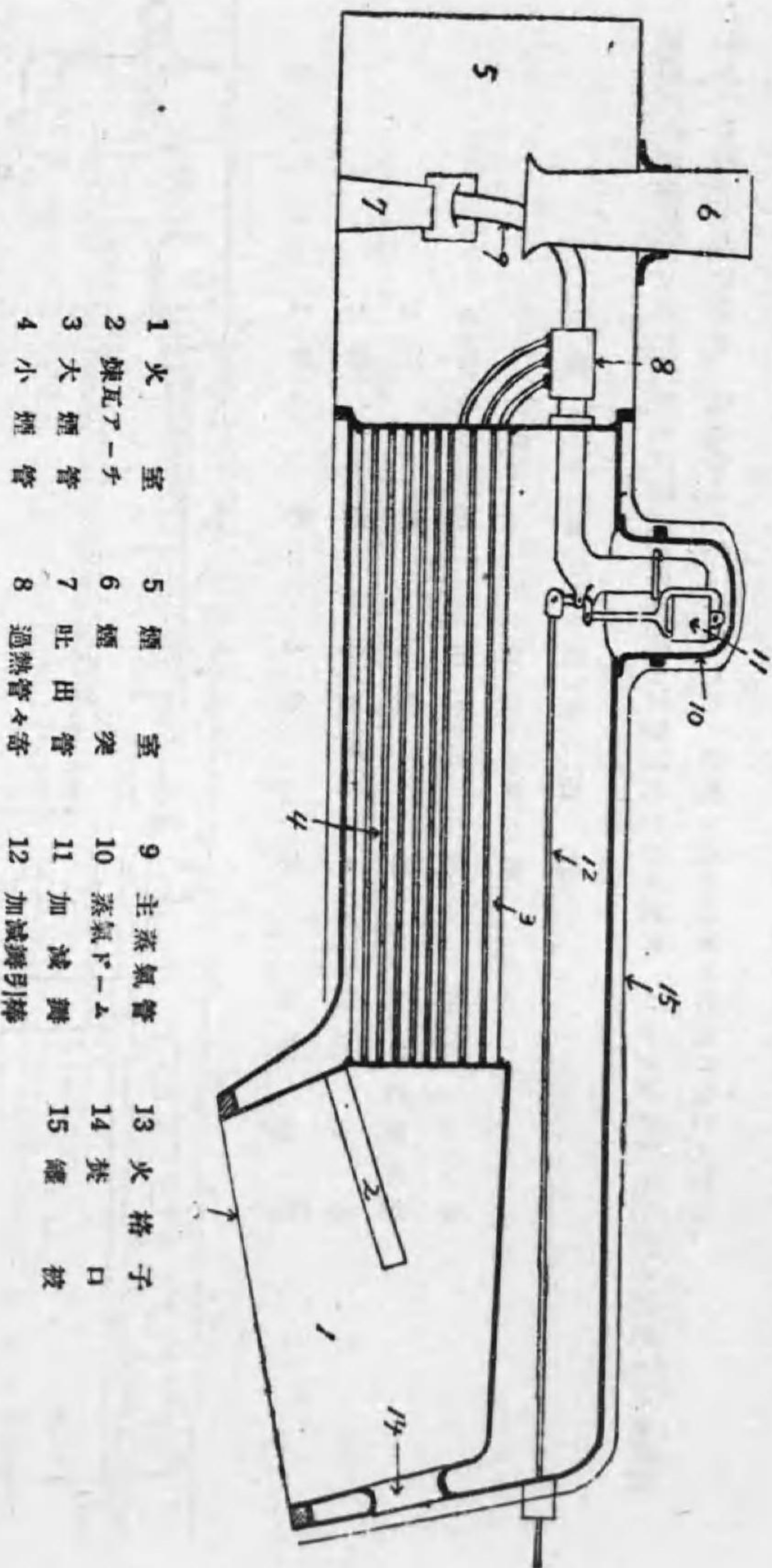
罐は火室で石炭又は他の燃料の燃焼により發生したる熱瓦斯を、周圍にある水に傳へると共に、更に煙管を通し、煙室に導く間に、煙管の周圍にある水に熱瓦斯の持つて居る熱を充分に水に傳へて、蒸氣を發生する器である。罐内に發生したる蒸氣は蒸氣ドームと云ふ部分に集蓄され、必要に應じ機械部分を動かすに用ひられるのである。

第一圖 機關車全體圖



- | | | | | | |
|-----|---|------|---|------|---|
| 1 先 | 輪 | 7 砂 | 箱 | 13 煙 | 室 |
| 2 動 | 輪 | 8 蒸 | 氣 | 14 炭 | 水 |
| 3 從 | 輪 | 9 煙 | 突 | 15 自 | 動 |
| 4 炭 | 水 | 10 シ | リ | 16 煙 | 除 |
| 5 罐 | | 11 主 | 連 | | |
| 6 罐 | 安 | 12 連 | 結 | | |

罐前方の煙室底部には吐出管を設け火室の燃焼を旺盛ならしめる爲に、シリンダにて使用済の蒸氣（之を排氣と云ふ）を煙突下部に導き、吐出管より外へ吐出して、通風を起さしめる装置になつて居る。



第二罐 附屬品

罐内の水は蒸氣の使用に伴ひ段々減するから、水を補ふ装置が必要となる。此の装置には給水ポンプにて送水するものと、注水器（インゼクター）で送水するものがある。大形機關車には給水ポンプ一個と注水器一個と

が装置しあり、小形機關車には注水器二個を備へて居る。罐内蒸氣壓力を知るために罐壓力計を取付けると同時に、壓力が所定以上に上昇した時、罐の破裂を防止する爲に、自動的に蒸氣を噴出せしめる罐安全弁二個を取付けてある。其の他笛とか、罐水量を容易に認識し得る水面計等を備へて居る。

第三 煙 除 装 置

機關車前方煙室の左右にある屏風形の鐵板は煙除装置であつて、之に依つて空氣の流れを誘導して、煙突より排出する煤煙を上方に導き、乗務員の前途見透を良くするものである。

第四 電 燈 装 置

夜間或は長い隧道内を運轉する時は作業上は勿論、標識灯を點せねばならぬ。之が爲に最近の機關車には小形發電機を取付け、蒸氣に依つて發電機を運轉して點灯して居る。煙室前方の高所（タンク機關車は前後に取付けあり）に取付けてある前照灯は、一〇〇ワットの電球で反射鏡に依り前方を照射し、運轉室内にスイッチを設けて必要に應じ、減光或は消灯し得る様になつて居る。又運轉室内には二〇ワット電球を三―五個位取付け、且つ機關車の後端梁左側の尾灯は、何れもスイッチに依つて點滅出來得るのである。

第五 機 械 部

罐にて發生せしめた蒸氣を、蒸氣ドームから加減瓣を通しシリンダ上部にある蒸氣室に導き、此の室内にあるピストン瓣と云ふものに依つて、下部にあるシリンダ内ピストンの前或は後に入れてピストンを前後往復運動せしむるものである。

次にピストンの往復運動はピストン棒、クロスヘッド及主連棒に依り、車輪を回轉せしめ機關車を前進又は後

進せしむるものである。

シリングに蒸氣を給排する装置を瓣装置と云ふが、之は車輪のクランクピンに取付けてある返りクランクが、車輪の回転に依り回轉し、エキセン棒を前後に動かすことになり、従つて加減リンクを前後に搖動し、第三圖4の心向棒を前後動せしめることになる。それからクロスヘッドの前後動に依り合併挺を動かす。その合併挺の運動が瓣を動かすのである。

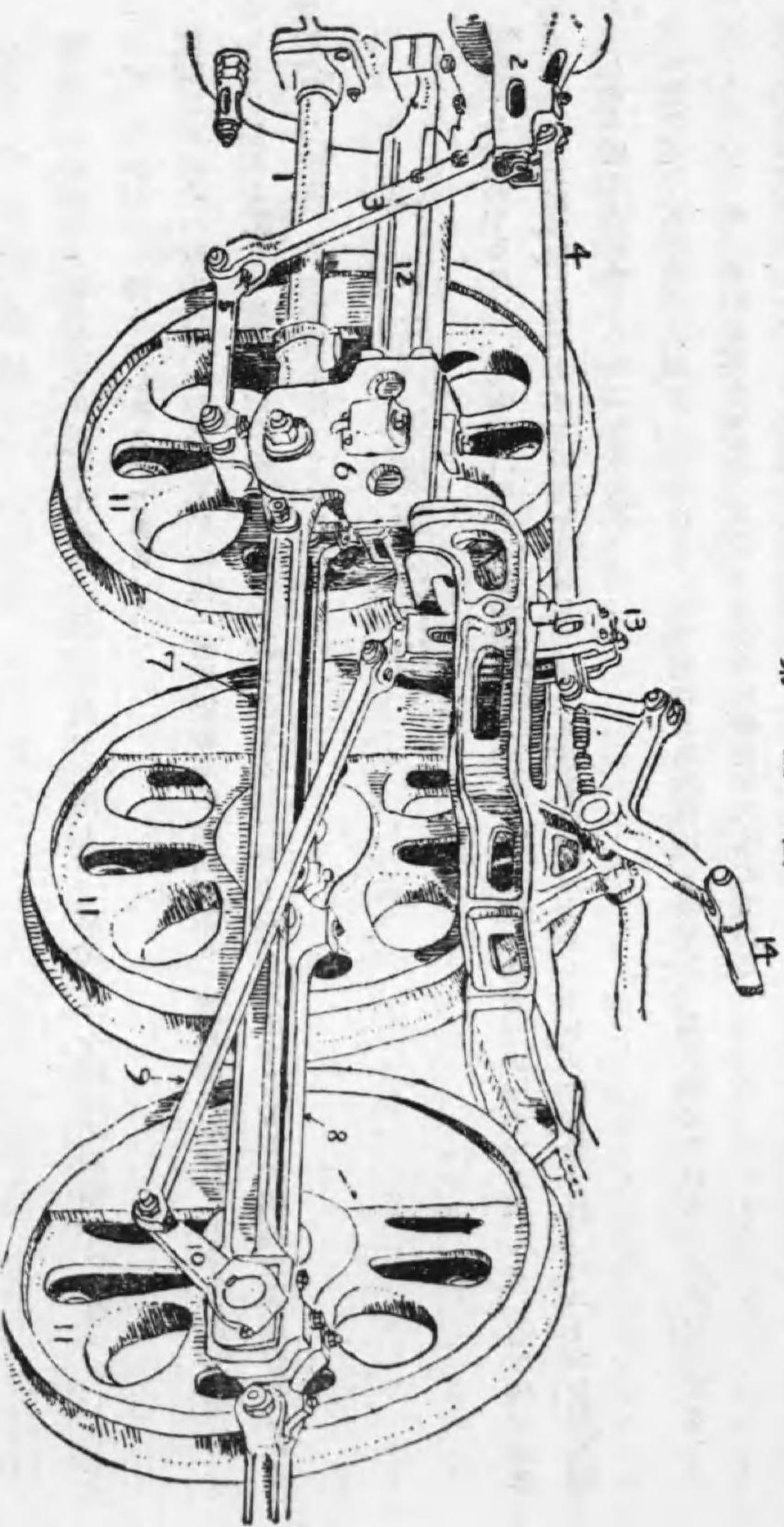
第六 走 行 部 (第三圖参照)

前述の主連棒の連結され居る車輪と連結棒で連結されてある車輪を動輪と云ふのである。

動輪以外の車輪の中で、前方にあるものを先輪、動輪の後方にあるものを従輪と云ひ、炭水車の方は炭水車車輪と云ふのである。先、従輪は機關車が大型となれば、必然的に必要となるが、その外に之等先、従輪は曲線を運轉する場合、機關車自體を曲線の内方に導く装置を備へて居るもので、曲線通過を圓滑にすること、並に曲線路より直線路に移つた場合、直に正位置に戻す役目をなすもので、之が爲圓滑な運轉を期することが出来るものである。以上で機關車に使用されて居る車輪は先輪、動輪、従輪及炭水車車輪の四種となる。之等は各々構造が異なるのであるが、共通なる點は車軸、輪心及タイヤであつて、タイヤにはフランジ(輪縁)があつて、軌條より車輪が脱線しない様にしてある。

動輪には、他の車輪と違ひ、連結棒の嵌るクランクピンがある。特に主連棒の嵌る部のクランクピンは太く且つ長くなつて居る。主連棒のクランクピンに嵌る部分を太い端と云ひ、他端を細い端と名付けられて居る。機關車は天候の悪い日、急な上り勾配線に於て、空轉(坂を登るに滑つて登れないこと)して勾配線を登り兼

第三圖



- 1 ピストン棒
- 2 機棒案内
- 3 合併挺
- 4 心向棒
- 5 結リンク
- 6 クロスヘッド
- 7 主連棒
- 8 連結棒
- 9 エキセン棒
- 10 返りクランク
- 11 動輪
- 12 滑棒
- 13 加減リンク
- 14 逆轉棒

ねる事がある。丁度吾々が雨、又は雪の日、坂路を登る場合、足が滑り登るに骨が折れることは既に経験して居る所である。その滑りを止める爲に機關車では罐の頂上に砂箱を設け置き、壓力空氣を利用して車輪と軌條間に砂を撒き、空轉を防止する砂マキ装置を設けてある。

第七 空氣制動機

運轉中の機關車並客貨車を停止せんに、壓力空氣を利用して、車輪タイヤ踏面に制輪子（一名ブレーキ、ブロック）を押付けて停止せしめるのである。

機關車にはその壓力空氣を作る空氣壓縮機（普通機關車の左側にあり、罐の横に取付けあるもの）を備へ、又その壓力空氣を貯へて置く元空氣溜二個、制動弁（制動を掛けたり、弛めたりするもので機關士座席の脇にある）制動管、分配弁、及制動筒を備へて居る。

第四節 機關車の作用

機關車を運轉するには、運轉室内にある加減瓣取手（罐後方中央部にある長い取手）を引くと、前に述べた蒸氣ドーム（第二圖参照）内にある加減瓣を開放し、之より蒸氣は辨室よりシリンドに供給され、ピストンを往復運動せしめ車輪を回轉せしめることになる。

次に機關車を前進或は後進せしめるには、運轉室にある逆轉機を使用し、第三圖に於ける心向棒を加減リンク内にて上下せしめ、瓣の位置を變じ、前進より後進に變更するものである。

次に列車に制動せんとする時は、機關車の制動弁にて列車全體に亘り制動を掛けることが出来る。それは客貨

車には制動管、補助空氣溜、制動筒及三動弁と云ふものを取付け置き、通常列車運轉中は機關車の制動弁を介して、客貨車の制動管及補助空氣溜に壓力空氣を込め置き、制動を掛けんときは、制動管空氣の一部分を排出する。そうすると三動弁の作用に依り、自動的に補助空氣溜の壓力空氣が、制動筒に流入して制動作用するとになる。又制動弁にて壓力空氣を込める時は、三動弁の作用に依り、補助空氣溜に壓力空氣が込まれると同時に、制動筒に這入つて居た空氣は外部に排出されて制動が弛むのである。故に連結した車輛の制動管付コックを閉塞した儘であれば、其の後方車輛の制動管は減壓（空氣の一部を排出すること）が行はれないから、制動作用せぬことになる。故に車輛連結に當つては特に注意を要するのである。従來付コックの開く事を失念した爲に、機關士が制動の際停止出來ず、車止に衝激脱線した例があつた事を附け加へて置く。

第二章 客貨車

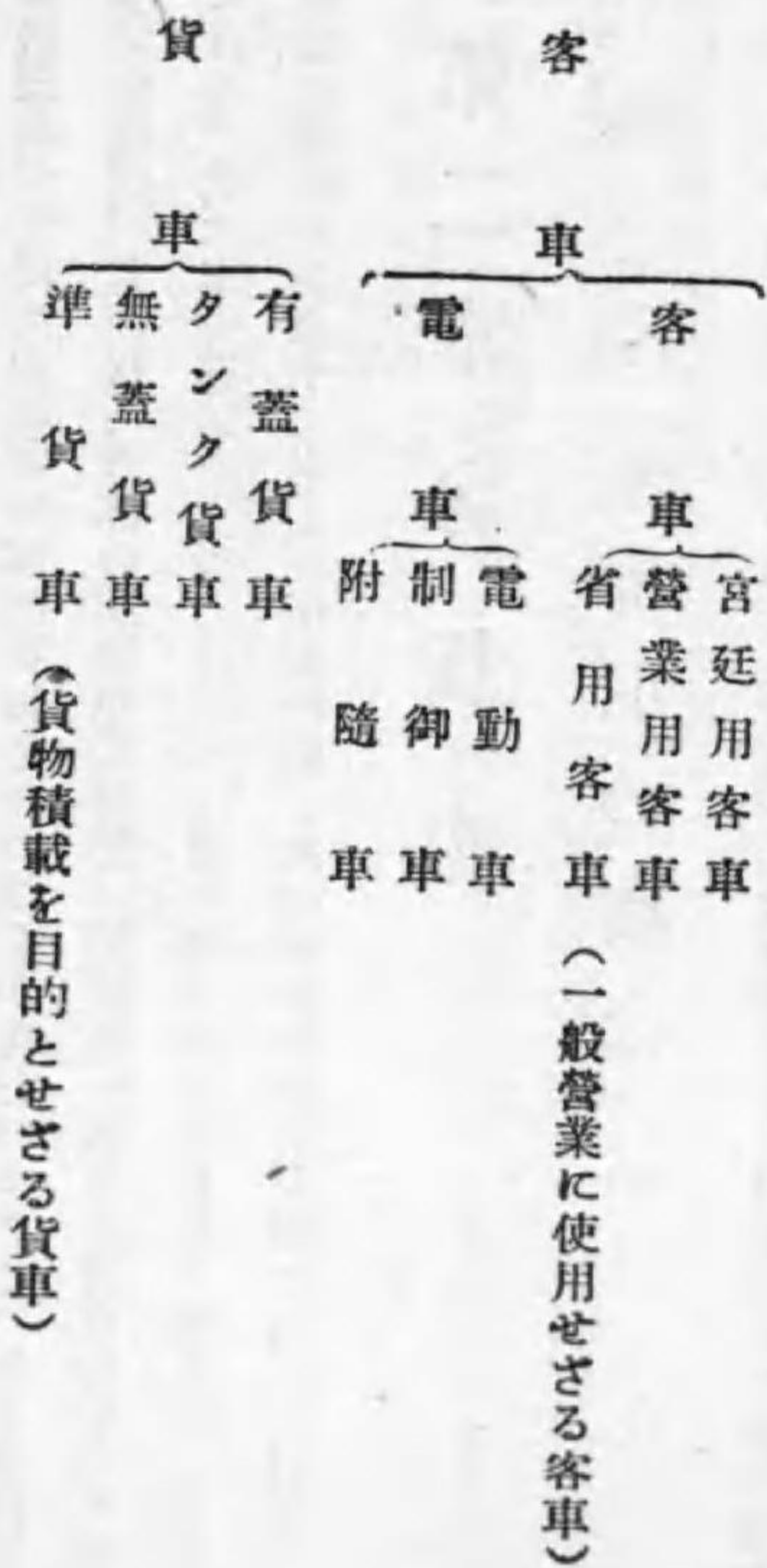
第一節 客貨車の概念

客貨車は旅客貨物を輸送する目的にて作られたる車輛であつて、初めは設備も頗る簡單であつたが漸次進歩するに従つて旅客の輸送に供するものを客車、貨物の輸送に供するものは貨車と自然分類せらるゝ様になつた。且使用する目的に依り種々の設備を要する爲構造も又複雑となり、重量も増加し、從て之を擔ふ車軸も最初二軸車であつたものが、三軸車或は二軸ボギー車、三軸ボギー車となり、貨車も漸次大型となり、また雨に濡れても差支へない貨物を輸送する無蓋車、雨雪を厭ふ貨物の輸送に供する有蓋車の外に特に外氣に觸るゝと變質し易い生物

類を積載するもの或は長尺物、重量品輸送に必要な車輛等需要に応じて種々なる車輛を要するに至つた。

第二節 客貨車の稱呼

客貨車を大別して次の様に分類して居る。



氣動車の如きは其の使用目的に依り客車又は貨車の部に入れる。單に客車と稱するも電車を含めて謂ふ場合もあるが、紛れ易い時には其の區別を明にする必要がある。

第一 車軸の配置に依る分類

車軸の配置に應じ次の様に分類して居る。

- 二軸車
- 三軸車
- 二軸ボギー車
- 三軸ボギー車
- 四軸ボギー車

二軸車

客車最初の構造で運轉距離も短く低速度であつた爲め、車輛の構造簡單で其の設備は殆んどなく單に輸送本位の車輛である。

三軸車

三軸車の車體は二軸車に比し稍大きく重量も重く、從て之が分擔荷重を平均にするため造られたものである。

二軸ボギー

二軸車或は三軸車は初期に使用せられた車輛であつて、列車速度低く短距離の運轉であるから、設備も簡單であつたが、漸次時代の進歩に伴ひ高速長距離直通運轉が要求せらるゝに至つて、之に堪へ得る安全で且各種の設備を施設せる車輛が必要となる。即ち洗面所、便所、冬期間室内暖房装置及夏期間扇風機の設置或は室内換氣装置を必要とする等車體も自然擴大せしむる必要があり、重量も増加するに至つた。車體の重量が大となれば輪軸の強度を増せばよいが、軌條、橋梁の負擔力には限度があり、之を超過することは出来ないから從來の如き二軸車或は三軸車では荷重を負擔し切れない。そこで荷重の負擔と旅客優遇上動搖を緩和するため二軸を一個の臺枠

に組合せ之を前後に据へて中央の心皿を介して車體を取付たものが即ち二軸ボギー車である。二軸車の如き軸が固定したものは其の距離が長くなる爲速度大なる時、轉轡器並曲線通過の際圓滑を缺いて時に脱線を誘起する虞があるが、臺車として之を使用するときは軸距離小なるため樂に之を通過し得られるのである。固定軸距は四米六より長くすることは出来ない事になつて居る。

三軸ボギー

四軸ボギー

更に車體の自重大となり臺車の軸數を増したるものが三軸ボギー、四軸ボギーである。

第二 客車の構造に依る分類

ボギー客車は構造に應じ次の様に分類して居る。

- 雜形客車
- 中形客車
- 大形客車
- 鋼製客車

雜形客車とは中形客車と稱せられるもの、採用以前に製造せられたもので、其の車體小さく其の大きさも一定して居ない。

中形客車は雜形客車を統一するため、明治四十三年に制定された基本に依り製作された客車で、車長約十七米ある。

大形客車は大正八年度以降の新製客車で、車體は木製で幅二八〇〇耗車長十七米ある。

鋼製客車は大正十五年度以降昭和三年迄の鋼製新製車で幅及高さは大形客車と殆んど同一であるが、昭和四年度以降製作になるものは車長二十米である。

第三 客車の用途に依る分類

客車は使用目的に依り次の様に分類して居る。

- 官廷用客車
- 御料車
- 供奉車
- 營業用客車
 - 一等寢臺車
 - 二等寢臺車
 - 三等寢臺車
 - 一等車
 - 二等車
 - 三等車
 - 食堂車
 - 展望車

車
 病客車
 郵便車
 荷物車

若し二種以上合造のものは右の順序を重ねて呼ばれる。例へば三等荷物車とは三等車と荷物車との合造車である。又展望車、病客車、郵便車、荷物車以外のもので車掌室を有し手ブレーキ及車掌鍵の設備あるものには「緩急車」と云ふ名稱を附して居る。

省用客車

職用車
 試験車
 配給車
 教習車
 救援車
 暖房車

職用車は職用に使用するもの、試験車は運轉速度、機關車牽引力其の他の測定に使用せられ、配給車は省用品の配給に使用し、教習車は教習用の施設をしたるもの、救援車は事故復舊用の器具、材料を搭載せるもの又暖房車は電化區間に於ける客車の暖房用に使用せられてゐる。

第四 貨車の構造又は用途に依る分類

貨車は其の構造又は用途に應じて次の様に分類されて居る。

有蓋貨車
 有蓋車
 鐵側有蓋車
 鐵製有蓋車
 車運車
 冷藏車
 通風車
 家畜車
 豚積車
 家禽車
 活魚車
 陶器車
 タンク貨車
 タンク車
 水槽車

タンク車は積載する貨物の種類に依り「硫酸用」「ガス用」「アンモニア用」の名稱を付けてゐる。

車 輛

車輛

タンク車

石炭車

無蓋車

犬物車

緩急車の名稱をもつものには末尾に「フ」を附ける

車掌車

雪撒車

檢重車

操重車

控車

ヒ

標記荷重噸數に依る記號

一三噸以下のもの及標記荷重なきもの 記號を用ひず

一四噸乃至一六噸

ム

一七噸乃至一九噸

ラ

二〇噸乃至二四噸

サ

二五噸以上

キ

右の外自重、荷重、換算輛數の標記があり。制動筒なき貨車には「十」印を標記し、制輪子一箇付の車側制動機の場合は車側制動挺守を白色に塗粧してある。

第四節 客貨車の換算輛數

機關車の牽引定數は線路の勾配、運轉速度により異なり、列車を編成するには牽引定數を超過する事が出来な

いから其の列車の總重量を簡單に知ることが必要である。然るに車輛の重量は前述の如く其の構造、種類により異なり、又積荷の重量も各車輛毎に一々計算しなければならぬが、此の手續を省く爲めに重量一〇噸を以て換算一輛と定めて車體に表記し、各車の換算の和を求むれば直に列車總重量の實噸數に近い噸數を知ることが出来る。即ち空車の場合自重一〇噸なれば換算一輛、一五噸なれば換算一・五輛である。積車の場合は客車は自重、荷重、發電機、蓄電装置の總重量三〇噸なれば換算三輛、三五噸なれば換算三・五輛となり、乗客は二〇人を以て一噸に換算するのである。

貨車に於ては石炭車、タンク車、水槽車の如く常時標記荷重噸數まで積載するものは自重と標記荷重噸數の合計重量に對して一〇噸を一輛と換算するが一般貨車に於ては積載物に輕量品、重量品があつて一定せぬが、長年の實績を調査した積載品の實際噸數は、標記荷重噸數の大略七割に相當して居るから、自重と標記荷重の七割のを以て換算輛數を定めておる。然し實際に於ては輕量品積貨車が多く連結せられ、或は重量品積貨車を多く連結合計せられる等實際と一致せぬ場合があるが、斯る際は機關車の牽引定數を當該貨車に對する換算輛數の二〇%以内を割増或は割引して可及的實際噸數に近い換算輛數とする事が出来るのである。

第五節 客貨車の構造

之を大別すれば

車體
臺
車
輛

車輪車軸
 連結裝置
 制動裝置

以上の外特種装置としては暖房装置、換氣装置、點燈装置等があるが以下順次之を簡記する。

第一車體

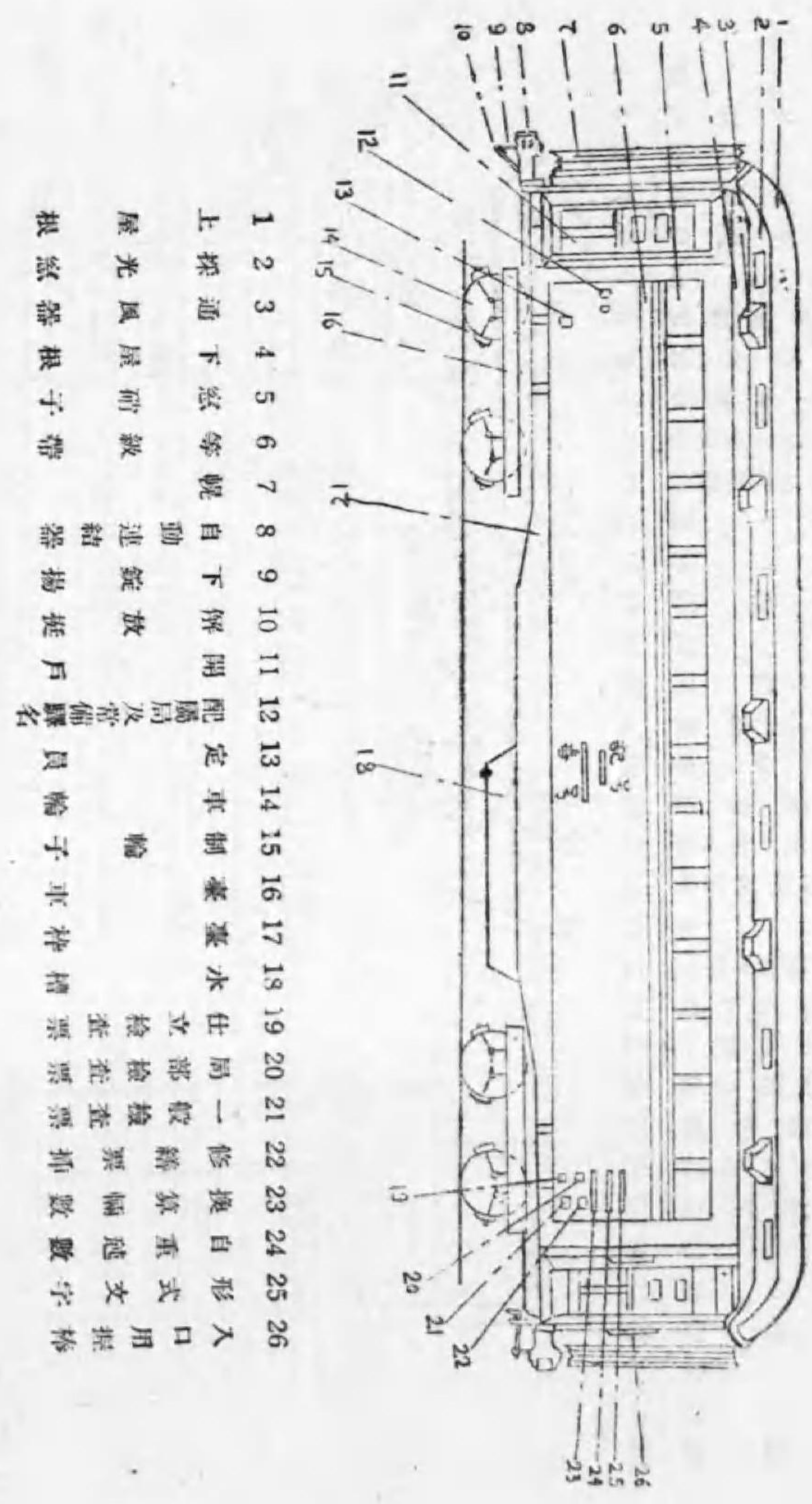
車體は客貨車共異なるが、客車は旅客の乗用に供するために製作されたもので從來は殆んど木製であつたが、現今の新製車は全部鋼製になり、之に必要な腰掛及窓を附し其の他便所、洗面所等旅客待遇上の設備を施してある。又貨車の車體は客車と異なり其の型も種々雑多であるが、積載する貨物の種類に依て異なるもので、即ち無蓋車、有蓋車及タンク車等の如きは全然構造を異にし、有蓋車、無蓋車共舊式車輛は特殊の車輛の外殆んど木製であるが、晩近の新製車は全部鐵製のものが製作されつゝある。

第二臺 枠

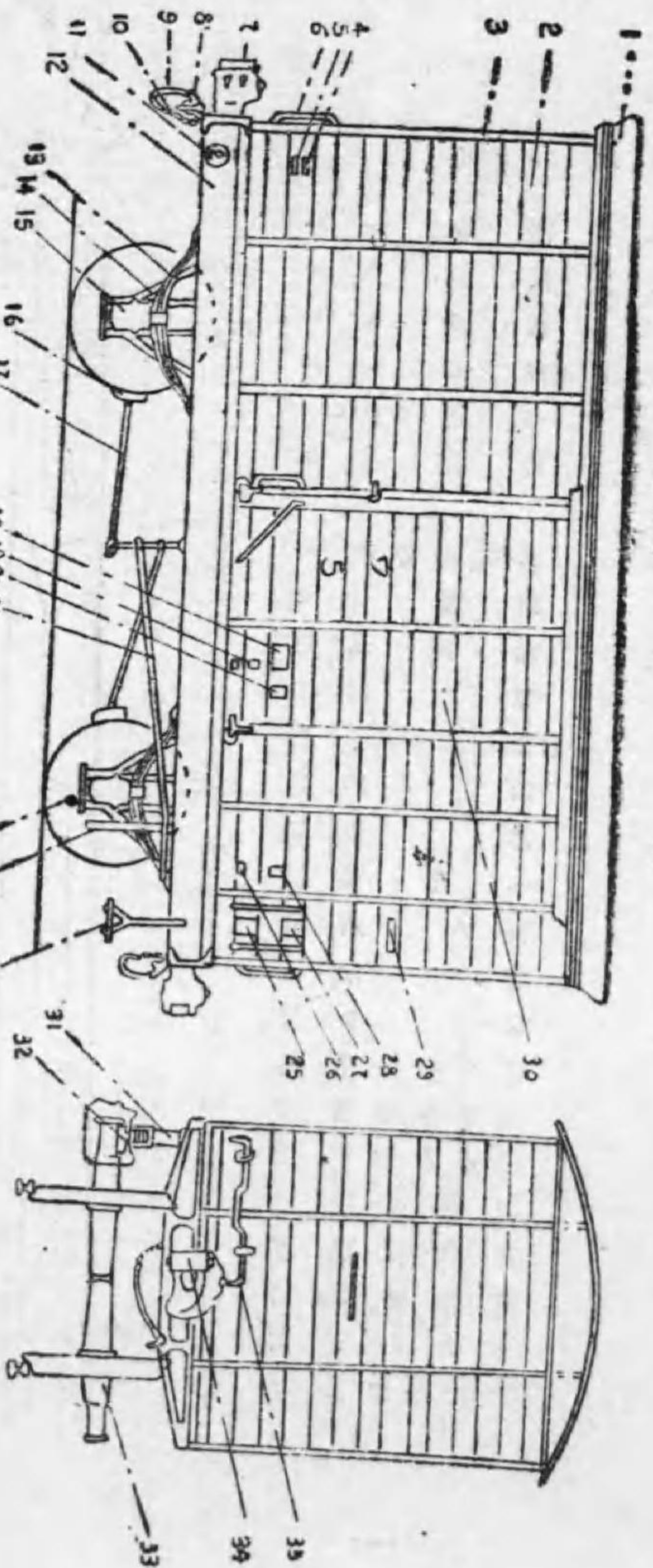
臺枠は旅客待遇上及運轉上の重要な車體を載せて、然も此等の荷重に堪へ得る様堅牢に製作されたもので、外觀上は車體と臺枠とは一體となつておる關係上境界を容易に判斷し得られない場合もある。

第三車輪、車軸

車輪車軸は車體及臺枠の全重量を負擔するもので、車體の重量は臺枠、バネ、軸受金等を経て、車軸の兩端部に傳り、車輪は車軸と共に廻轉するものである。現在省に於て多く使用せる車軸は七廻軸、七廻長軸(甲、乙)十廻軸、十廻長軸及十二廻長軸の六種である。



- 1 上探通
- 2 下窓
- 3 等
- 4 軌
- 5 自
- 6 下
- 7 解
- 8 開
- 9 配
- 10 定
- 11 車
- 12 制
- 13 臺
- 14 水
- 15 出
- 16 局
- 17 一
- 18 修
- 19 換
- 20 自
- 21 形
- 22 入
- 23 口
- 24 用
- 25 握
- 26 棒



- 1 屋根柱
- 2 目
- 3 自重
- 4 自重
- 5 自重
- 6 自重
- 7 自重
- 8 自重
- 9 自重
- 10 自重
- 11 自重
- 12 自重
- 13 自重
- 14 自重
- 15 自重
- 16 自重
- 17 自重
- 18 自重
- 19 自重
- 20 自重
- 21 自重
- 22 自重
- 23 自重
- 24 自重
- 25 自重
- 26 自重
- 27 自重
- 28 自重
- 29 自重
- 30 自重
- 31 自重
- 32 自重
- 33 自重
- 34 自重
- 35 自重

第四 連結装置

現在の省の客貨車の連結器は全部自動連結器を使用し次の如き種類がある。

- 柴田式
- 坂田式
- シャロン式
- アライアンス式

何れも上作用、下作用の二種類があり、上作用は一般有蓋車及無蓋車に使用され、下作用は客車にありては客車車間の渡板を必要とする車輛に、又貨車は冷蔵車及長物車に使用されてゐる。

柴田式

上作用の錠掛位置に於いては錠揚鈎の上部頭が稍角型をなし下部に従つて尖端となつてゐる。下作用にては下錠揚はアライアンスに似てゐるが幅は幾分廣い。柴田式は省の基本として制定されてゐる。

坂田式

上作用では上錠揚が圓筒型をなして鈎を以て頭内に落込まぬ様になつており、下作用では錠掛位置に於て下錠揚が降下すると同時に揚り止は解放挺の重さで回轉し其の上部が下錠揚から出て揚り止の作用をする。

シャロン式

シャロン式は錠揚が頭内に落込まぬ様揚栓は茸の頭の如き形状をしており、下作用では揚り止の取付があり且解放挺の先端を吊す個所が頭前方の下部に取付けてある。

アライアンス式

アライアンス式は錠掛位置に於て錠揚の上方は平であつて、其の上部は圓型になつて居り、下作用では下錠揚は四角の細長きもので其の上方尖端を以て錠を持ち揚げる。

第五 制動装置

運輸量が増加するに従ひ、列車の重量増加し且高速度で運轉する列車を短距離で停止せしむるためには強力な制動力が必要である。制動機には種々の構造のものがあるが省で使用して居るのは車輪の外周に鐵片を壓着して其の廻轉を困難ならしめ、車輪の廻轉を制限する方法で車輪に鐵片を壓着する方法にも種々あるが、現在客貨車に装置して居る制動機は空氣制動機の如き列車を本位とせる貫通式のものとして手ブレーキや車側制動機の様な單獨に使用する不貫通式のものがある。其の大體の作用を次に述べる事にする。

手ブレーキ

手ブレーキは室内等に於て扱者の腕力により縮結するもので槓桿の理を應用し、鐵片を車輪に押し制動の作用をなせしむるものであるが、車掌の乗務する設備のある客貨車には何れも設けられてゐる。

車側制動機

車側制動機は扱者の體重を利用し制動挺を降下することにより制動せられ、其の作用は手ブレーキと同様で殆んど全ての貨車に装置され構内入換等に單獨で使用される。

空氣制動機

空氣制動機は現在使用する貫通制動機中效力著大なるもので、空氣管を臺枠下部に取付車輛間は空氣蛇管

にて連結器を以て接続し、最前部の機關車或は緩急車にて制動弁或は車掌弁を作用し、空氣管内の壓力空氣を放出することにより制動作用を起さしむるもので次の種類がある。

A 動作弁

P 型三動弁

K 型三動弁

A型及P型は共に客車に採用せられたるものであるが、P型は其の作用低級で其の數少なく、現在は制動作用が確實で自由に制動力を加減し得るA動作弁が取付らるゝ様になつた。

K 型三動弁

K型三動弁は主に貨車に装置せられA型より其の作用は鋭敏ではないが、其の型が小さく従て値も安く車體の小さいものに取付るに便利であるから、現在の貨車は殆ど全部本装置を設備して居る。P型と同様逐次制動力を増加し得らるゝも階段的に減する事が出来ない。

第六 暖房装置

冬期間車内に暖房装置を設備して室温を相當に高め旅客を愉快に旅行せしむるものである。現在省で使用するのは左の如きものである。室内温度は一般客車は攝氏十八度、寢臺車は攝氏十六度（三等寢臺車は十八度が適當とされておる）。

蒸氣暖房

電氣暖房

ストーブ暖房

蒸氣暖房

車輛

蒸氣暖房は車内に暖房放熱管を装置して牽機より蒸氣を送氣して室内温度を高めるもので、室内に塵芥を散出することなく衛生上及作用も良好で現在では大部分之を使用して居る。

電氣暖房

電氣暖房は電車運轉區間に電車のみで使用し高抵抗線に電流を通じて室内を温める装置である。

ストーブ

ストーブは主として支線に運轉せらるゝ混合列車の蒸氣暖房を使用し得ない客車に使用せられる。

第七 換氣装置

客車は乗客の保健衛生上の立場より見て常に室内に適當な換氣を與へることが必要である。普通使用されて居る換氣装置は吸出式の通風器で、客車の屋根に取付け走行中に起る氣流の關係を利用し、出口附近の空氣を誘出させて部分真空を生ぜしめ室内の汚損せる空氣を排出せしむる様に出來てゐる。

第八 列車點燈装置

往昔の列車の點燈は油燈を使用せる爲室内が暗く非常に不便であつたが、稍進歩してガス燈に變遷してからは相當光力は得たが其の装置や取扱に頗る手数を要した。現在では光力大にして取扱の至便なる電燈一種類となつた。装置としては車體下に發電機を吊し運轉中は車軸の轉回を應用して發電せしめ停止の時は車體下に設備してある二個の電池箱の蓄電池より點燈せらるゝ様になつてゐる。蓄電池には運轉終了後充電し置くのである。

第六節 ガソリン動車

短區間運轉用とし且公衆サービス用として出現したガソリン動車は四〇〇〇形及四一〇〇〇形であるが、最近更に大形の四二〇〇〇形ガソリン動車が製作された。四〇〇〇〇形ガソリン動車は勾配線用のもので、車體は小形であるが、乗車人員七五人を乗せ且二〇噸位の貨車を牽引し得るものである。四一〇〇〇形ガソリン動車は平坦線用で稍大型で乗車人員一〇九人、平坦線では時速九〇浬位を出し得るものである。以上の二形式は何れも一〇〇馬力を發揮する機關を車體下部に備へて居る。

四二〇〇〇形は大形で、乗車人員一二〇人、發生馬力は一五〇馬力、時速悠に一〇〇浬も出し得るものである。ガソリン動車の一般公衆に歡迎される所以は煤煙を被ることなきこと、快速を出すこと及周圍が總硝子窓で見透しの宜しいこと等であるが、併し設備の關係上（洗面所とか便所がない）短區間にしか使用されない。

機關は車體下部にあつて、動力發生のシリンダは六個ある（四二〇〇〇形は八個）。自動車用や飛行機用と同様に各シリンダはピストン二往復（四行程）に一行程丈しか動力發生せぬのである。第一行程に空氣とガソリンの混合氣を吸込み、第二行程でそれを壓縮し、其の際電氣により點火して第三行程で爆發し、動力を發生し、第四行程で燃燒瓦斯を排出するのである。

次に運轉臺は動車の前後に装置してあつて、短區間折返し運轉の際動車の向を更へる必要がない様に設計してある。又單車運轉を原則とし、運轉經濟上からも有利な様に非常に輕快に設計され、連結器等も車輛自體を連結するのみの強さしかない特殊のものを装置してあるので、列車の中間に連結出來ず、列車中に連結する時は必ず後部に連結することになつて居る。

又車軸には普通の軸受と違つてコロ軸受を使用し一寸した力で動き得る様になつて居る。

經 理

第一章 鐵道會計の概念

第一節 特別會計の概念

我國の歲計（歲入歲出）は會計法第二條に「租稅其の他の一切の收納を歲入とし一切の經費を歲出とし歲入歲出は之を總豫算に編入すべし」とある通り、唯一の總豫算に計上することに規定されて居る。而して我國の歲入歲出を唯一の總豫算に計上する目的は、此の遺方が我國の財政を處理して行く方法としては最も便利であるからである。

若し如上の目的に反しないならば此の唯一の總豫算に計上する方法に對し或例外を設けたからとても悪い筈がないのである。

斯る趣旨の許に會計法第三十九條は此の例外を認め之に基いて制定された會計を特別會計と名付けた。其の結果本來の總豫算に計上する方法を一般會計と稱する様になつたのである。

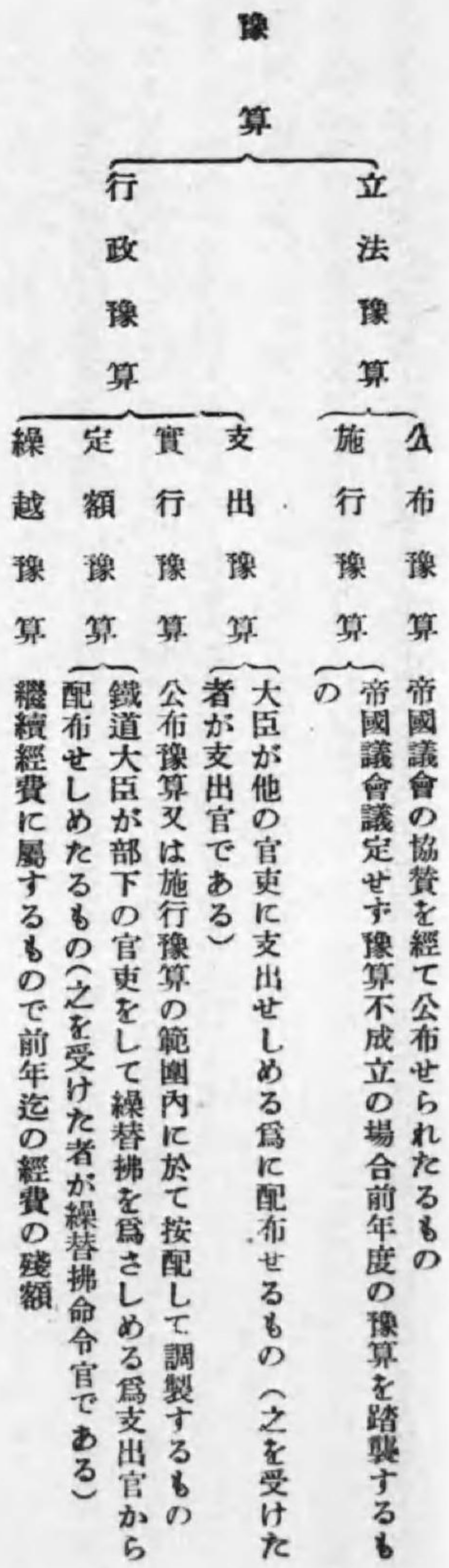
帝國鐵道會計法も前述の様な趣旨の許に制定された特別會計の一つで、此の外にも特別會計の中に含まれるものは印刷局、專賣局、健康保健、郵便年金、臨時軍事費（日支事變關係）等三十有餘を數へる。而して之等特別會計を制定するに當つては各異つた理由が存在するのであるが、其の中何故國有鐵道の會計を特別會計とした

か、其の理由は鐵道事業は元來營利的性質を帯びて居る爲に其の収益を鐵道自體の施設、改良の爲に充當するの
 が最も合理的であり、客貨の運賃の如きは一般財界の景氣其の他に依り收入の多寡が常に變動するが故に之を一
 般會計の中に計上することは餘りにも其の財源に變動を來す原因ともなり、又鐵道の如き龐大な營利事業は其の
 收支を明にする方法としても一般會計から切り離すことが便利であり、尙又其の率の高低が經濟界に大なる影響
 を及ぼす運賃を他の歳出の財源に充當する爲に引き上げられる様な憂を防止する意味に於ても一般會計から分離
 して置く必要があるのである。

第二節 豫算、決算

第一 豫算の意義

豫算は一會計年度（歳計の計算期間、後述）内に於ける歳入歳出の見積である。一般會計の豫算が帝國議會の
 協賛を経て成立する通り、我が鐵道特別會計も豫算成立の道程として一般會計のそれと何等異なる處がない。一般
 會計に對して特別會計制定に付各異つた理由が存在する如く豫算の組成に於ても各其の特異性がある。今帝國鐵
 道會計に就て見るに一般會計に於ては費途の爲に歳入の財源を見出すのであるが、我が帝國鐵道會計は歳入を基
 礎として歳出を賄ふのである。歳出は歳入の如何に依つて制肘を受けるのである。
 一般に豫算と云へば支出豫算（經費）の事を意味する。
 支出豫算の種類には



第二 決算の意義

決算とは豫算を實際に施行して見た実績である。豫算の範圍内であるべきは勿論である。
 之を今運輸事務所の範圍内で觀れば繰替拂命令官（運輸事務所長）に配布された豫算（定額豫算）内に於ける
 実績である。決算は會計検査院が検査し帝國議會に提出して事後監督の資料に供せられる。

第三 收入豫算

收入に對しても或期間内に於ける其の見積（豫算）を樹て其の実績の擧らんことを努むべきは勿論である。殊
 に帝國鐵道會計の豫算の組成は既述の通り收入の実績を基礎として支出豫算を按配するのであるから、收入豫算
 編成の正否並其の実績が支出豫算編成に大なる影響のあることは言を俟たない。

第三節 勘定の區分

第一 勘定の必要

一會計の内容が複雑になればなるほど豫算を樹て之を施行し決算に到達する迄の整理方を能率的にすること即ち系統的に分類し總合することが必要である。帝國鐵道會計の如き大會計は殊に其の必要を痛感する。茲に鐵道會計は事業の性質からして之を三勘定に分類した、資本、用品、収益の三勘定がそれである。各勘定夫々に於て科目に分類總合されて居ることは一般會計と同様であり、毎年度初頭に別冊として配布される「鐵道省歳入歳出科目並解疎」は勘定及科目の分類に付詳細説明をして居る。

第二 資本勘定

資本勘定は鐵道及省營自動車線の建設及改良に關する經費を出納整理する勘定であつて、其の財源は収益勘定（後述）の益金の繰入、鐵道公債募集金、一般會計其の他からの借入金、資本勘定所屬財産の償却金及其の他雜收入であり、鐵道の建設、改良費及自動車線設備費、國債償還金等が歳出の費途である。

第三 用品勘定

用品勘定は鐵道用品の調達或は製作、修理の費用の出納整理である。而して其の財源は貯蔵品を他の勘定（資本勘定又は収益勘定）に又は省外に賣却した用品の收入、工作の收入其の他附屬の雜收入を以て充て、物品を新に購入又は製作する費用即ち用品費、工作費其の他附屬の諸費の歳出の費途とする。

第四 収益勘定

収益勘定は鐵道業務上の費用の收支整理である。運賃の如き營業上の諸收入、土地や物件の貸付料、現金の利子其の他附帶の雜收入が其の財源であり營業上の

第四節 年度

豫算は見積であり決算は其の實績である事は既述の通りであるが、其の見積には何時より何時までの間の見積であるか、要するに一つの時間的區切が必要である。此の豫算を樹て決算に到達するのに豫め決めて置く時間的區切即ち其の期間を會計年度と言ふ。

銀行、會社の會計年度は法定に依り六ヶ月以内で其の始期終期も種々であるが、我が國の會計年度は諸外國のそれと同じく其の期間が一ケ年であり毎年四月一日に始まり翌年三月三十一日を終期とする。

何故始期を四月一日とし終期を三月三十一日とし、曆年度と三ヶ月の喰違を付け不便な思をして居るかに付ては、帝國議會が毎年通常議會として開期が十二月であり閉會が翌年三月である爲に新年度の豫算が結局三月頃にならねば成立を見ないからである。

第五節 收入

第一 收入の意義

鐵道の收入の中には運賃や土地物件の貸付料の如き金錢の收入もあり、停車場の敷地や電話の寄附の如き物件

収入をも包含される。今此處で所謂収入とは金錢收入の事を指す。然し金錢收入と云ふも現金のみの収入の謂でなく、帳簿上の収入として取扱はるゝ所謂振替収入も此の内に含まれる、三勘定即ち資本、用品、収益の各勘定間の歳出入の整理の如きは此の振替の方法に依り帳簿上の整理で處理されて居るのである。

第二 徴收要求

主務の官吏（或る事項に付當事者なりと規定又は看做されて居る責任者）に於て歳入金徴收の要あることを認めたる時は徴收要求書を發行し之に關係書類を添付して歳入徴收官又は歳入徴收事務官（以下單に兩者を徴收事務官と略稱する、地方に於ては鐵道局長）に提出し要求後に於て更正の要ある場合には徴收更正要求書を發行し處理する事は同様である。

恩給法納金の取立又は驛區に於ける直收入金（驛、區、病院、診療所等に於て直ちに收入する運賃、料金等、後述）に付ては之等徴收要求書の發行を要しない。

第三 調定

徴收事務官に於て主務の官吏から徴收要求書を付された時は債權の所屬年度、歳入科目、金額其の他を審査確定し之を出納官吏（主任出納員、分任出納官吏の謂、驛區所病院等に於ける現金の出納を取計ふ責任者、後述）又は主任出納官吏（運輸事務所の現金の出納を取計ふ責任者、後述）に處理せしめるために拂込通知書、徴收傳票及振替傳票又は相殺傳票發行の三方法である。

第四 拂込通知書

徴收事務官が主務の官吏より廻付された徴收要求書を審査確定したときは之に對し拂込通知書を發行し出納官

吏又は主任出納員及納人に送付する。出納官吏又は主任出納員は拂込通知書指定の期日迄に納入せしめる様取計ふべきである。

第五 徴收傳票

官舎宿代、電燈電力料、月納患者料金又は納人に於て納金を持參して居る場合に於ては拂込通知書を發行せず、徴收要求書に「徴收傳票」の印を押捺し之に依り出納官吏又は主任出納員に直ちに收入の手續を爲さしめるのである。

第六 振替傳票又は相殺傳票

用品勘定の貯藏物品を他勘定へ賣却せる代金、工場に於ける製作修繕代中他勘定負擔のもの或は省内運賃等を收入する場合の如く各勘定間の收支を決する際は徴收要求書に「振替傳票」の印を押捺し主任出納官吏を債主として發行し其の收支は主任出納官吏の帳簿上の整理に依り決せられる。

鐵道が或る債主に債務があり同時に同人に對し債權がある場合に於て差引徴收すべきものが残るときは、徴收要求書に「相殺傳票」の印を押捺し主任出納官吏に處理せしめるか又は拂込通知書を發行所定に依り處理する。

第六節 支出

第一 支出の意義

支出とは歳出豫算の定額の行使である。即帝國鐵道會計に於ては實行豫算の範圍内で經費の必要を生じた時に之を適當に使用することである。

第二 支出機關

支出機關には命令と執行との兩者があり、此の二者は截然と分離されて居る。命令者は支出官（鐵道大臣）及繰替拂命令官（大臣の指名したる官吏、實際は局に於ては經理部長及定額豫算の配付を受けて居る運輸事務所長）であり、執行機關は局又は運輸事務所主任繰替拂出納官吏（以下單に出納官吏と云ふ）である。

第三 繰替拂

一般會計に於ては支出の要あるときは支出官各省大臣が日本銀行を相手とする小切手を振出すことに依り支拂をなし、徴收に對しては徴收事務官が拂込通知書其他に依つて債主をして日本銀行に拂込まして居る。依て當該官廳としては現金は一切之に關知しない立前である。處が鐵道の様な地方官廳が多數存在し且營業を本旨とするが如き事務の性質上現金の收入支拂の頻繁に執行するの必要ある處では前述の様な原則通りでは不便極まるから、會計規則は鐵道の如き官廳に對しては特例を設け職員が或資格の許に命令に依り收納した現金の中から直ちに支拂の要あるときは之を執行する制度を認めた。之が即繰替拂である。斯の様な便利な制度を認められたものは鐵道の外に遞信事業がある。

第四 支拂要求

主務の官吏が仕出書又は請求書を受け支拂の要あることを認めたるときは、支拂要求書を作成し關係書類と共に之を繰替拂命令官に提出する。要求後に於て更正の要ある場合に於て更正要求書を發行することに付ても亦同様である。

第五 調定

繰替拂命令官前述の支拂要求書を廻付されたときは、歳出科目の正否、豫算の目的に違はざるや、豫算の範圍内なるや、所屬年度を違へざるや其の他を調査し誤なしと認めたるときは之に對し支拂の命令をなすのである。

第六 支拂命令

支拂命令とは如上繰替拂命令官が調査したる支拂要求書に對し繰替拂傳票を發行して之を出納官吏に交付し支拂をなさしめることである。

實際は別に傳票を發行せず支拂要求書に支拂傳票、日附印及繰替拂命令官の印を押捺することに依り之に代へて居る。

第七 繰替支拂

出納官吏繰替拂命令官より繰替拂傳票の交付を受けたるときは、繰替拂命令官の印を裏に送付を受けたる印鑑と照合し相違なきや其の他繰替拂傳票として正否を審査し異狀なしと認めたるときは表記の金額を自己保管金中より債主に支拂をなす。

支拂の方法としては直ちに支拂を爲し得る者に對しては現金を以て、隔地者に對しては銀行送金、郵便振替等の方法に依り支拂をなす。

債主が驛區に於て支拂を受くるを便とする者に對しては、繰替拂命令官は繰替拂傳票を所屬出納官吏に交付せず、所屬出納官吏の所屬主任出納員の存在する驛區に限り之を送付し主任出納員に繰替支拂を命ずる。

驛區に於ける旅客運賃其の他直收入金拂戻金、荷物引換代金等の如き直拂金は直收入金（後述）同様主務の官吏先づ主任出納員に繰替拂を爲さしめ調定命令は事後の形式となる。

第八 支出官拂

國家の會計に於ける支拂は原則として支出官拂である。即ち支出官が小切手を振出し日本銀行をして債主に支拂を爲さしめるのであるが、鐵道會計に於ては其の大部分の支拂が一般會計より見れば寧ろ例外である。繰替拂の形式に於て爲され、原則であるべき支出官拂は鐵道會計に於ては例外の形となつて左の如き場合に限り之が行はれて居る。

- 一、局又は運輸事務所の主任出納官吏の繰替拂資金に不足を來した爲に其の資金を大臣が主任出納官吏に交付する場合
- 二、外國貨幣を基礎として支拂をなす場合
- 三、在外研究員、海外出張員に對する旅費の支拂資金を支拂ふ場合
- 四、繰替拂を爲したる金額に對し歳出の支出を爲す場合

第七節 歳入歳出外現金

鐵道會計に於ては豫算外に収入金は絶対に取扱はざるも、法令上の根據に基き一時豫算外の金錢を預ることがある。鐵道と各種契約をなす場合の保證金、請願工事の豫納金の如きもの、之を歳入歳出外現金と稱して居る。

主務の官吏に於て歳入歳出外現金の受入の要あるときは、納人から歳入歳出外現金納付書を提出せしめ之を出納官吏又は主任出納員に交付し、出納官吏又は主任出納員は歳入歳出外現金領收書と引換に現金の受入をなし、拂渡の要あるときは主務の官吏囊に納人に交付せる領收書の裏面に拂渡を要する旨竝認印を押捺し出納官吏又は

主任出納員に提出せしめ拂渡をなさしめる。

第八節 物品

第一 物品の意義

物品とは現金、財産以外の動産の總稱である。規定上貯藏品、決算品、再用品、不用品に大別して居る。然し性質上決算品を備品、消耗品、材料品とに分類し取扱上被服類、圖書、動物、證券類等に分類される。

第二 貯藏品

將來鐵道の事業上の用途を豫期して貯藏されて居る物品を云ふ。其の内には外部から購入したもの、鐵道の工場にて製作したものもある。之等は總て用品勘定の歳出を以て購入したものであるが、此の外に資本勘定又は収益勘定物品にして差當り使用の見込なきため別に定むる所に依り之と貯藏品とを交換することに依つて得たるものもある。

第三 決算品

貯藏品中其の物の使用の途が生じた爲に他の勘定に賣却したもの又は用品勘定内に於て作業用品に供したものを謂ふ。

第四 再用品、不用品

一旦使用した物品或は使用殘品又は所定の用途を失つた物品若は副生物の如きものを云ひ、其の中省内に於て尙使用の見込のあるものを再用品とし、再使用の見込なきもの又は荷主不明の荷物、旅客の遺失品等を不用品中

に包含する。

第二章 現場の出納事務

第一節 年度區分

會計年度の必要に付ては前章に於て既述の通りである。然し茲に問題となるのは歳入關係に於ては收入の原因の發生した日の屬する年度と之に對する徵收の事實のあつた日の屬する年度とが必ずしも一致しない事である。歳出に關しても亦同様な事があり得る。今之を歳入關係に付例示せば三月三十一日に發賣し翌四月一日から有効の定期券の如きである。

鐵道會計事務取扱細則は別表に於て歳入歳出年度所屬區分表を定め明細に規定して居る。

第一節 歲入

第一 徵收要求

徵收要求の觀念に付ては第一章に於て既述の通りであるが、現場に於て驛區長が主務官吏となり徵收要求を爲す場合は當局に於ては腐敗變質の惧ある場合の荷物の換貨處分に據る代價の徵收があるのみである。

參照 昭和七年二月二十五日仙達甲第五〇號荷物事故調査及損害賠償處理規程に對する補則並局註制定の件第二十七條補則一 規程類抄總則

第三節 直收入

第一 直收入の意義

各驛區に於て客貨の運賃、料金其の他を收入するに當つては拂込通知書、徵收傳票等を發行せずに乗車船券、手小荷物切符又は貨物通知書の證憑書類と引換に直ちに之等運賃、料金等を收入して居る。鐵道營業の如き短時間中に事務の處理を要する所では、徵收の原則通りでは事務上不便極まるものがあるからである。從て此の結果調定は事後になる譯である。此の方法を直收入に依る方法と謂ひ之等の收入金を直收入金と謂ふ。

驛區に於て直收入を要すべきもの、種類は左の十九種である。

- 一、旅客運賃及料金
- 二、手小荷物運賃及料金
- 三、貨物運賃及料金
- 四、棧橋、乗降場、化粧室其の他の入場料
- 五、旅客携帯品一時預り料
- 六、機關車運轉料、同轉向料及車輛使用料、同廻送料
- 七、繫船料及棧橋使用料
- 八、運送附帶諸費用
- 九、貨物取扱人入場鑑札再交付手数料

- 一〇、旅館内宿泊料、飲食品代及附帶費
- 一一、船舶内飲食品代
- 一二、病院、療養所及診療所患者料金
- 一三、満期遺失金
- 一四、客車窓硝子其の他備品毀損辨償金
- 一五、荷物引換代金
- 一六、立替拂回收金
- 一七、鐵道營業法第十三條第二項に依る返還金
- 一八、倉敷料、貨庫料並附帶諸料金及諸費用
- 一九、通行税

直収入金は原則として現金収入であるが例外として日本銀行の保證ある證券に依る収入の場合もある。此の方は大臣の認可を要するが、當事務所管内には該當の箇所がない。

參照 大正五年十二月二十六日鐵道院告示第七四號鐵道省歲入に關する證券納付の場所の件 法規類抄會計

第四節 現金の取扱

第一 現金の保管

現金は原則として金庫に保管すべきであるが之は事實上不可能なる場合もある。依て斯る場合は完全なる鎖錠

ある抽斗又は容器に保管し事務の都合上其の席を一時離れる様な必要の生じた場合は必ず鎖錠を施し盜難等の災に罹らない様充分注意を要する。又鎖錠の鍵は常に取扱者自身にて携帯し事務の引繼等の場合に於ては其の交代者に直接引繼を爲すべきである。

金庫、抽斗其の他現金を收容する容器類に不具合の點あらば直ちに之が修繕方法を構じ常に完全なる状態に置かねばならぬ。

第二 現金の亡失

出納員、主任出納員(分任出納官吏を含む)が其の自己保管に係る現金を亡失せることを發見した場合又は經費支拂上詐取せられた時は、其の金額及事情を電報を以て經理部長及所屬運輸事務所長に報告すると共に、盜難に因る場合は此の旨警察署に届出でねばならぬ。

第五節 現金の引繼

第一 出納員の引繼

出納員が取扱つた現金に對しては當日自己の事務の締切後現金引繼書を作製し現金と共に之を主任出納員に引繼き領收證の交付を受くべきである。

其の日の収入金が比較的多額に達する場合若は事務の都合上適當と認めらるゝときは日に數回分納すべきである。分納に際しては所定の分納簿を使用し分納金額に對し其の都度主任出納員の領收印を受くべきことは勿論である。

列車乗務員及自動車乗務員は乗務終了後所屬主任出納員（車掌區又は自動車區に於ては當務助役、同支區に於ては支區長又は代理助役、自動車線驛務掛）に車掌旅客賃引繼書を以て現金の引繼をなす。

列車又は自動車乗務員の乗務行路が翌日以後に渉る場合に於て取扱當日に現金の引繼を爲すことが出来得ない場合であり列車又は自動車以外に宿泊する場合は、其の日の乗務終了後現金を金袋に納入封印の上金袋寄託書を添へ最寄の驛區の主任出納員に保管方を依託せねばならぬ。

第二 主任出納員の引繼

出納員より引繼を受けた現金に自己取扱の分を加へ又繰替拂を爲したるときは、それ等の残額に依り所定の現金引繼書を作製し、關係證憑書類と共に所屬職員立會の許に金袋に納入、引繼者の證印ある所定の封緘紙を使用の上之に鎖錠を施し、扱の翌日所定の時間に所屬出納官吏に引繼ぎ、現金領收證の返付を受く。

第三 主任出納員間の引繼

同一驛區内に於て當日中に二人以上の主任出納員が交替したる場合は、其の日の最後の主任出納員が前述の出納官吏への現金引繼處理をなし、各主任出納員間に於ては交替の都度現金に添へ關係書類の引繼を爲すと共に、事務の分界及現金の受授を明になし置くべきである。

主任出納員は現金の取扱なき日と雖も現金引繼書を作製し之を所定通り出納官吏に提出せねばならぬ。

第四 出納官吏へ金袋の引繼方

出納官吏在勤地の主任出納員は曩に現金を封入したる金袋を扱の翌日午前中直接出納官吏に引繼を爲すべきであるが、其の他の主任出納員は扱の翌日所定の列車又は自動車搭載の金櫃護送員（車掌）立會の許に金袋を投入

金櫃護送者より驛區備付の金袋發送簿に證印を受け受授の證となす。

第六節 出納書類の整理

第一 出納員の整理

出納員が當日取扱の現金を主任出納員に引繼ぎ其の證として出納員現金引繼書甲片を受けたるときは、其の一ヶ月分を主任出納員別日付順に整理し、出納員現金引繼書月計表甲號を附し編綴し主務出納員は各出納員分を合冊の上適宜の鑑紙を附し整理保存せねばならぬ。

第二 主任出納員の整理

主任出納員は現金と共に出納員より受けたる出納員現金引繼書乙片一ヶ月分を出納員別日付順に整理し、出納員現金引繼書月計表乙號を附し編綴し驛區長各主任出納員の分を合冊の上適宜の鑑紙を附し之を保存せねばならぬ。

以上の書類は出納員又は主任出納員として現金出納簿、現金出納内譯簿作製の代用をなすものなれば之が取扱に付ては特段の注意を拂はねばならぬ。

第七節 歳出

第一 支拂要求

驛區長も主務官吏として支拂要求の手續をなす爲に支拂要求書を發行する場合があるが、孰れも處理の急速を

要すもののみであるから支拂要求と同時に一先づ支拂をなし調定は事後の形となる。而して此の種の驛區に於ての支拂を直拂と謂ふ。

驛區長が主務の官吏となり支拂要求をなす場合は左の三つの場合に限る。

一、關稅通關諸費其他の立替拂

二、荷物引換代金

三、鐵道會計事務取扱細則第十一條の收入の拂戻

第二 關稅通關諸費

關稅通關諸費とは國外輸出入、移出入荷物に對し鐵道が通關の代辨をなす場合關稅、荷造費其他を一時荷主に代り立替支拂ひたる費用を云ひ仙局管内には之に該當の驛區はない。

第三 荷物引換代金

荷物代金引換規程の定むる處に依り、託送荷主に代り着驛に於て荷物引渡の際引換に其の代金を荷受人より取立て、其の旨の通知を受けた發驛は着驛に代り其の代金を支拂ふ金額であるが、發驛に於て荷物引換代金を支拂ふ場合には、荷物の着驛より該當驛に於て荷物引渡の際代金の收入済なる旨の通知、即ち小荷物にありては代金引換小荷物切符甲の二（領收通知用）、貨物にありては第三種貨物通知書丁片（領收通知用）の回付ありたる時は、荷主に對し其の旨の通知を發すると共に兼に荷物受託の際交付してある荷物代金引換證と對照異狀なきを認の上、引換代金受領の旨記名捺印せしめた上引換に該當の金額の支拂をなす。

第四 會計事務取扱細則第三十一條の收入金支拂（直收入金）

直收入金の拂戻を大別すれば左の種別がある

一、證憑引換拂

二、過誤納其他の拂戻

三、貨物運賃の割戻

第五 證憑引換拂

證憑引換拂とは旅客運送規則の規定に基き乗車券、追徴切符、概算切符、不乘證明書等に依り、紛失乗車券發見の拂戻、等級變更の場合の差額拂戻、方向變更又は経路變更の場合の差額拂戻、概算額の精算拂戻等の拂戻をなす場合であり原則として領收書を徴せず其等乗車券、切符類等と引換に拂戻を爲す方法であつて、此の點が特徴とする處である。

第六 過誤納其他の拂戻

旅客運賃、手荷物運賃、貨物運賃、料金、引換代金其他の直收入金の過誤納に依る拂戻、處分變更其他に依る拂戻であり、驛區が之を發見したる場合は旅客賃訂正通知書、荷物賃訂正通知書及手小荷物變更切符を、病院診療所又は療養所に於ては醫療金訂正書を發行之を支拂の證憑として拂戻をなし、經理部審査課に於て發見したるときは旅客賃訂正命令書、荷物賃訂正命令書の回付あり之を證憑書類として拂戻をなす。

第七 貨物運賃割戻

貨物運賃割戻とは託送貨物に付き或る期間内に於て所定の條件に到達することに依り其の運賃の一部を割戻す制度であつて、出貨責任越數超過の場合の割戻と輸出貨物運賃の割戻と二つの場合がある。出貨責任越數超過に

依る割戻はめ豫め定た期間内に出貨責任趣數に達することを條件として既收運賃を割戻すことであり、託送者は託送の都度運賃割戻發送數量調書を作製發驛に提出し、責任趣數に到達したるときは現拂のものに限り前記發送數量調書に運賃割戻請求書を添へ提出せしめ此の二者を證憑書として拂戻をなす。

第八 輸出貨物運賃割戻

輸出貨物に對し所定の條件に到達した場合に運賃の一部を拂戻す制度であり、其の取扱方は輸出貨物運賃割戻規則の規定に依り發驛該當の貨物を受託し、發驛は貨物受託の翌日から起算して六ヶ月以内に於て曩に受託の際に運送狀に添付提出した輸出貨物運賃割戻請求書に其の寫及船積又は國外搬出證明ある輸出免狀を添へ貨物運賃の割戻の請求ある場合は驛長は左記の各項を注意し運賃の拂戻に應ずべきものである。但し生糸、玉糸の生糸検査所發行の正量検査證謄本又は別段の規定あるものは輸出免狀を提出せしめるに及ばぬ。

- 一、發驛より外國貨物として取扱つたものは輸出免狀の番號が運送狀記載の番號と相違なきこと、又其の他の貨物に在りては輸出免狀記載の品名、數量（生糸、玉糸に在りては輸出免狀又は正量檢定證謄本記載の總原量）と輸出貨物運賃割戻請求書の輸出免狀欄に記載された品名數量と相違なきことを確認すること。
- 二、輸出貨物運賃割戻請求書には著驛々長の搬出月日の證明の有無を確むること。
- 三、輸出免狀に船積又は國外搬出の證明あることを確むること。
- 四、輸出貨物運賃割戻請求書面に保税地域に搬入したる税關の證明日附印のある貨物及著驛より搬出當日直ちに船積を爲したる貨物に對しては税關の日附印又は輸出免狀の船積年月日が貨物の搬出年月日と相違なきこと。

五、前各號に注意をなし輸出貨物運賃割戻請求書及其の控を證憑書類として該當運賃割戻をなしたる上、輸出免狀又は正量検査書謄本餘白に「輸出貨物運賃割戻金支拂濟」と記入し驛長印を押捺し之を請求者に還付し、同時に貨物運送狀餘白に「割戻金 圓 錢 年 月 日支拂濟」と記入するものとす。

以上直拂を爲すに當つては證憑引換拂をなしたるものにおいて其等乗車券又は切符類、荷物引換代金にありては代金引換證、過誤納拂にありては荷物貨訂正命令書、同訂正通知書、輸出貨物運賃割戻に對しては輸出貨物割戻請求書が證憑書類となり、支拂要求書を發行所定に依り繰替拂をなすのであるが、之等證憑書類を整理する材料として運輸帳表所定の拂戻日報を作製することは勿論である。

第九 驛繰替拂傳票

元來繰替拂傳票は繰替拂命令官が所屬出納官吏をして歳出金を支拂はしめるべく發行するものであるが、債主に於て出納官吏の許に出頭出来ない場合は銀行送金又は郵便爲替送金の方法に依らねばならぬ。此の場合債主が驛區の附近に居住して居る場合又は驛區に於て支拂方を希望する時若は驛區の職員が債主となる場合等に於ては、繰替拂命令官は該傳票を出納官吏に廻付せず直接該當の驛區に傳票送付書添付之を送付し、主任出納員をして繰替拂を命ずるのが便利である。

前記の繰替拂傳票の送付を受けたる驛區の主任出納員は、其の記載事項と傳票送付書とを對照するの外、該傳票に押捺しある繰替拂命令官の印章を曩に送付しある印鑑と照合の上速に債主に通知すること。

一傳票の支拂金額が其の驛の一日の収入金を超過し一回に支拂ふ見込のなきとき、又は他驛區に於ての支拂が便利なりと認めらるゝ場合、若は傳票受領後三日を経過するも之が處理の完了し得ない様な場合に於ては、直ち

に繰替拂命令官に報告し指揮を受けねばならぬ。

支拂執行の際は左記の事項に注意せねばならぬ

- イ、受領印と請求印とは同一なりや、若し請求印と異りたる印章又は委任狀に依り受領方を申立たる者あるときは、正當債主たることを容易に認め得る場合を除き印鑑證明書を徴すること。
- ロ、領收書には金額、債主の住所氏名及領收年月日の記入あるや。
- ハ、記載金額拾圓未満又は營業に關せざるものを除き領收書に收入印紙の貼付の有無。
- ニ、證憑書中訂正を要するものあるときは訂正箇所消印の有無。
- ホ、科目別金額仕譯書添付の傳票あるときは關係科目分を同時に支拂ふこと。
- ヘ、年度整理期間内に支拂未済の虞ある傳票に付ては繰替拂命令官の指揮を俟つこと。

第一〇 支拂執行後に於ける證憑書其の他の整理方

支拂を終了後は傳票送付書、支拂要求書、繰替拂傳票並證憑書類は左の如く處理せねばならぬ。

- 一、傳票送付書
 - イ、支拂を了したる繰替拂傳票の分に付ては其の年月日記入主任出納員之に認印し適宜の鑑紙を附し之を編綴保存すること
 - ロ、繰替拂命令官の指揮に依り傳票を返送又は轉送したるものあるときは直ちに其の要項を記入し前號に準じ處理すること

一一、支拂要求書並繰替拂傳票

イ、支拂日附印欄には支拂日附印を押捺し之に主任出納員に於て認印すること

ロ、支拂要求書にありては荷物引換代金支拂の分と其の他の分とを區分適宜の鑑紙を附し編綴保存のこと

三、證憑書其の他

イ、證憑書には總て支拂日附印を押捺し之に扱者（主任出納員）認印すること

ロ、荷物代金引換の場合は小荷物にありては小荷物切符戊片、貨物にありては貨物運送狀に各支拂月日記入之に扱者認印押捺のこと

ハ、輸出貨物運賃拂戻の場合は輸出免狀又は正量檢定證謄本の餘白に「輸出貨物運賃割戻金支拂濟」と記入驛長職員押捺之を請求者に還付し、運送狀餘白には「割戻金 圓 錢 年 月 日支拂濟」と記入のこと

ニ、拂戻日報は旅客、手荷物、小荷物、貨物及雜收入毎に別票に發行すること

第八節 整理期間

歳入歳出金の所屬年度の區分方に付ては既に述べた通りであるが、徴收又は支拂といふ現實の事務は其の必要を生ぜしめた原因の存在した即日處理出來得るものゝみではない。殊に年度末近くの徴收又は支拂は其の年度内に完済することが出來得ない場合も多く又種々の根據に依り所屬年度の區分方を制定した以上、徴收又は支拂の事務が翌年度内に處理された事例に對しても其の所屬を前年度とせねばならない場合もある。彼此の事由から茲に年度末整理期間制定の必要を生じた。

即ち資本勘定の支拂は翌年度四月十五日迄、資本勘定の歳入及用品收益兩勘定の歳入歳出に關しては四月三十

日迄徴収又は支拂の整理を爲し得るのである。

如上の期間經過後は支拂の原因の發生した年度の如何に拘らず總て新年度の歳入歳出として計上されるのであるが、茲に注意すべきは舊年度豫算に於て支出されるべく作成された書類を此の整理期間内に處理を完了せしめざること、及整理期間經過後に於て漫然處理することである。之等は何れも豫算運用上不都合を生ずるからである。

第九節 歳入歳出外現金

歳入歳出外現金に付ては其の文字が表示して居る通り、全く豫算外の現金である。従つて國家の歳入歳出に關係なく國家一時の必要上保管するものである。

普通現場に於て取扱はるゝ歳入歳出外現金を掲げると左記の場合がある

一、運輸規程第百條の場合の擔保金

二、團體旅客輸送又は列車貸切輸送の場合の擔保金

運輸規程第百條の場合の擔保金とは、貨物引換證付貨物の荷受人又は所持人が貨物引換證の紛失又は其の他の事由に依つて之を提出せずして貨物引渡を請求する場合に、引渡請求人に於て提供する擔保であつて、其の擔保には現金、國債及保證人の三種あるが、茲に歳入歳出外現金として取扱はるゝものは其の内の現金である。

次に團體旅客輸送又は列車貸切輸送の場合の擔保金とは、旅客が團體又は列車貸切旅行の契約を爲す場合に、違約に依り鐵道に損害を被らしめる虞あることを豫防する意味に於て、契約の際旅客運送規則所定に依り運賃豫

定額の一割以内を豫納せしめる現金である。

擔保金を提供せる貨物引換證の提出又は紛失せる貨物引換證の除權判決のあつたことの明瞭な場合は、其の材料を提示せしめることに依り、又團體旅客又は列車貸切輸送の完了に依つて擔保金若は豫納金還付の要生じたときは、曩に交付して置いた歳入歳出外現金領收書を差出させ領收印を徴し之を證憑書類として拂戻の手續をなすのである。

第十節 分任出納官吏、主任出納員及出納員

分任出納官吏、主任出納員及出納員は左記の職にあるものが辭令を須むずして任命される。

イ、分任出納官吏

特別一等驛、一等驛及營業所の驛長

船舶、ホテル及病院の事務長

以上の場合特に專任の分任出納官吏を任命したときを除く

ロ、主任出納員

特別一等驛、一等驛及營業所以外の驛長及其の代理助役、車掌區本區の助役、車掌區支區長及其の代理助役、自動車區本區の助役、自動車區助役の在勤せざる本區にありては庶務掛、自動車區支區長及其の代理助役若は庶務掛、自動車線驛務掛

ハ、出納員

出納官吏又は主任出納員に屬し現金を取扱ふ雇員以上の職員
 備人は所屬長の認可を得て出納員となることが出来る
 分任 納官吏等の責任

分任出納官吏、主任出納員及出納員の現金の取扱保管に付ては會計法上の責任を負はねばならぬ。其の行爲に依り政府に掛けた損害は當然辨償を命ぜられる。
 出納員として資格の無い者が現金の取扱を爲す様な場合には、所屬分任出納官吏又は主任出納員の取扱と見做される。

第十一節 現金出納検査

事務取扱細則第五百十六條は局所長は検査員を命じ所屬出納官吏及出納員の保管に係る金櫃帳簿の検査を執行することになつて居る。それは

- 定期検査 毎年一回
- 臨時検査 毎年一回以上
- 交替検査 出納官吏又は主任出納員交替の都度

定期検査は毎年四月中に三月末日現在に於て執行されるのを通例とし、臨時検査は當局管内は毎年十月中九月末日現在に於て、交替検査は主任出納員たる驛區長の轉任轉職、退職の際は其の都度執行されるも、助役、庶務掛は驛務掛たる主任出納員交替の場合、主任出納員の出張又は病氣引籠の爲臨時代理の任命若は當番非番の制

に依り交替する場合の如きは定期、臨時検査の際に執行されるのを通例とする。

検査を受ける場合は現金出納表二通を作製之を検査員に提出し、検査せる旨を奥書の上之を當該主任出納員又は立會員（主任出納員事故の爲め自ら検査を受けることを得ない場合局所長の立會者を命じたる者會計規則第三百三十七條）に交付される。

第十一節 會計監査

政府の會計は會計検査院の監督する處である。爲に收支關係の書類は總て之を會計検査院に提出して事後の検査を受けることになつて居る、従つて其の内容に關し質問、審理を發するの外、毎年検査官を派遣して實地に検査を爲す。故に鐵道現場に於ても何時検査を受けても差支なき様に心掛けて居らねばならぬ。

物品關係の一部の計算及責任解除は、會計検査院より省に委託せられて居る爲め、經理局長は毎年經理局員を派遣し検査をなさしめて居るが、金錢關係に付ては會計検査院直接検査に當つて居る爲め、經理局に於て下検査を爲し居るも、毎年一回以上經理局員を派遣して實地監査に當らしめて居ることは會計検査院同様で通常物品の委託検査と併せて執行されて居る。

此の外現場に於ては直收入金直拂金關係に付局長任命に依る検査員の検査を受ける。

驛員教科書 (完)

昭和十四年三月十五日印刷
昭和十四年三月二十日發行

福島運輸
事務所認可

職員教科書

【定價 金壹圓】（送料金拾四錢）

仙臺鐵道局

編纂者

福島運輸事務所

發行人

東京市日本橋區通二ノ二
原 田 笹 一 郎

印刷人

東京市京橋區京橋二ノ四
藪 定 雄

東京市日本橋區通二ノ二

發行所

鐵道教育會

電話日本橋三九八三番
振替東京八一〇番

終

