

一定の手数料を払って物品を委託して売却した場合、実際の現金出納額は売却額から手数料を差し引いた金額となるが、売却による現金収納額は収入に、手数料は支出に計上する方法をとるものである。

総計予算主義は、収入支出のすべてが計上されるので、予算統制を容易ならしめる特長があり、国の予算はこれによっている。国鉄予算も形式は総計予算となっているが、個々の事実の処理に当っては、総計予算主義によることが不自然なものについては純額予算主義によっている。(笹嶺 清)

そうかせんりん 装荷線輪 (英) loading coil 通信ケーブルの伝送特性を良好に保つために、一定の間隔にそう入する線輪をいう。使用する周波数によって、低周波装荷と高周波装荷とに分けてある。その装荷間隔は種々あるが、国鉄では1.83kmおよび2.0kmの方式を使用している。線輪の良否は通話に影響することが非常に大きいので、その具備する条件としてはつぎのようなものである。

- (1) 巻線の電気的特性に不平のないこと
- (2) 装荷線輪相互間に電磁的および静電的結合の不平衡のないこと
- (3) 鉄心が磁氣的に安定して損失の少ない良質のものであること

従来は以上の条件を満足させるため、その容積は相当大きなものであったが、最近材料に良質なものができたため漸次小形化されている。(鈴木 潔)

そうきがかり 操機掛 操機区におかれる職で区長の指揮をうけて、機械による土工工事の施行および工事用機械の整備ならびに検査の作業計画をたて重機運転士・技工等を指導して、これらの作業の遂行にあたるものである。(加藤誠次郎)

そうきく 操機区 国鉄の操機工事事務所の現業機関。昭和24・11同事務所の開設に伴って設置された業務機関である。そのおもな担当業務は、高性能機械を使用する土工工事の施行、ならびに土木工事用機械器具の修繕および運用である。すなわちブルドーザ、スクレーパー、ターナブル、ショベル、ダンプトラック、回転式橋けた更換機などの高性能機械を必要とする切取、築堤、整地、法(のり)面拡張、橋りょう、災害応急その他の土工工事の施行と、これらの機械器具の修繕などを行うところである。

操機区は、横浜および三島の2箇所に設置されており、工事の施行にあたっては、その規模、内容等に応じ、班(5~10人)を編成して委託された工事現場に出動する。

操機区には操機区長が置かれ、操機工事事務所長の指揮を受けて助役、事務掛、技術掛、操機掛、重機運転士、技工長、技工および用品手を指揮監督し、操機区に属する一切の業務を処理している。これらの職員を操機区従事員といい、約180人いる。(宮坂正直)

そうきこうじむしょ 操機工事事務所 国鉄の地方機関(地方において国鉄の業務を分掌している機関であって、国鉄の従たる事務所をなすもの)。昭和24・11に設置された工事事務所。鉄道管理局等からの委託によって、ブルドーザ、ターナブル、ショベル、ダンプトラック、スクレーパー、ボーリング機械、回転式橋けた更換機その他の優秀な性能をもった機械を使用して能率的に切取、築堤、整地、災害応急、法(のり)面拡張、砂利採集等の土工工事を施行する機関である。そしてこれに附帯するこれらの機械器具の修繕および管理をしている。また一般の委託によって陸運に関する土工工事も行っている。

操機工事事務所は東京都千代田区に設置しており、東京操機

工事事務所と称している。その内部組織は、庶務課および技術課の2課となっている。

現業機関として三島および横浜に操機区がある。

操機工事事務所に所属する職員の数は約200人である。(宮坂正直)

そうけつしゃ 増結車 列車の本編成に付属して臨時に運用する客車をいう。増結車には1回かぎり運用するもの、あるいは数箇月にわたり連続運用するもの等があるが、前者のように比較的短期間すなわちだいたい1箇月以内のものを臨時増結車、後者のように比較的長期間(おおむね1箇月をこえるもの)を定期増結車と称する。(竹村浅次郎)

そうこうしんどうしけん 走行振動試験 車両の振動性能、走行安全性などを検討する場合に、車両のある区間走らせて必要な振動関係の諸量を測定している。このような試験をいう。2種類に大別され、1つは目的に応じて一定区間(500~1,000m)を同じ方向に、数種の速度で等速運転するもので、これを区間試験といい、他は相当長距離(50~100km以上)を連続運転するもので、これを全線試験と呼ぶ。区間試験は場所が一定しているため、車両の速度に対する振動特性を見るのに適し、全線試験は全線にわたっての振動状態、線路の良否の影響などを調べるのに適している。

走行振動試験を行う場合、試験の目的によって適当な振動計が用いられる。振動計とは振動を測定する計器全般すなわち振動加速度計、振動変位計、乗心地計などを総称したものである。振動計は機械式と電気式の2種類に分けられるが、主要部分はいずれも重錘(すい)とこれを支える弾性体および減衰機構とからなっている。重錘と弾性体による固有振動数を、測定する振動の振動数より高くすると加速度計となり、低くすると変位計となる。機械式のものには重錘の運動をレバーを用いて機械的に拡大して記録するもので、古くから使用されており、振動波形をその場で見られ、取扱が簡単で長時間連続測定が可能であるが、高周波の振動測定には不適であり、また遠隔操作ができないため測定箇所が制限されることなどの不利がある。電気式のものには重錘の運動を電氣量の変化にかえて記録するもので、抵抗変化(電子管の内部抵抗変化、抵抗線ひずみ計の抵抗変化、チタン酸バリウム、炭素板などの物体の圧力による抵抗変化など)、インダクタンス変化などを利用する方法がある。これらはいずれも遠隔操作が可能で、また比較的小形にできるため車両の任意の部分内振動を測定することができ、さらに高周波の振動も正確に記録することなどの長所があるが、長時間連続記録をとることが困難で、オシログラフ、増幅器などの付属品を必要とする不便がある。このほか変位計として車両のある部分の相対変位(たとえばばねたわみなど)を測定する機械式および電気式のものがよく用いられている。

最近乗心地計がさかんに利用されているが、これは振動に対する人間の感覚を直接数量的に示すもので、車両にあらわれる振動の振動数の範囲に応じて振動の衝動(加速度の時間的变化)、加速度および速度に比例した値を1つの計器であらわすようにしたものである。

振動の記録を正確にとるためには振動計の動的特性を明らかにしておくこと、振動計をつねに正常な状態に保っておくことが必要で、このためには計器の検定を励行しなければならない。振動台はこの目的に用いられる振動発生装置で、機械式および電気式の種類に大別される。振動台は任意の振幅および振動数の正弦波形を正確に発生することが必要である。機械式のものにはカムあるいはクランク機構を利用するものと、不平衡重錘を