

りの船舶管理部・自動車事務所・工場・工事局・建築工事局・電気工事局等の地方機関を含んでいる。また担当範囲に定められていない機関についても、審査する必要があると社長が認めるときは、担当範囲に指定することができることとなっている。

契約審査の対象となる契約は、担当役の行なう上述した契約であって、[工事の請負]とは建設業法で定める工事はもちろんのこと、機器および船舶の修繕工事も含み、またこれらに付帯する工事も対象となる。そのほか部外者から施行の委託を受けた工事および道床パラストの採集、砕石積込みの作業も工事として含まれる。[役務]とは、測量、調査等の作業に関する契約、車両の清掃、駅業務等の作業、手小荷物等の受託業務等の役務を含み、その形式が請負契約であると、業務の委託契約であるとを問わず、すべて役務の範ちゅうに入るものとしている。[固定財産の売却の契約ならびにこれらに準ずる契約であって、別に定めるもの]とは、固定財産の売却、購入および交換に関する契約ならびに土地の購入に伴う関係人の受ける損失に対する補償の契約である。

貯蔵品の購入契約については、車両にはさきに設置された**車両購入価格調査委員会**の答申に基づいて積算方法の方向づけがなされており、その他の物品についても比較的市場性があるため、購入価格の妥当性が期せられるので、契約の審査の対象としないこととしている。しかし支社長において貯蔵品の購入契約について審査の必要を認めた場合には、審査の対象とすることができる。

契約審査役の行なう契約審査は事前審査であって、事前審査とは、工事の施行伺等の決裁書類の決裁前に審査がなされるのであって、審査の対象になっている契約については、審査を経なければ、契約を成立せしめるための入札、見積照会ならびに契約の締結、変更および解除を行なうことができないこととなっている。

契約審査役は、国鉄にも準用される「予算執行職員等の責任に関する法律（昭年25年法律第172号）」上の予算執行職員に指定されており、その故意または重大な過失により、法令・規程等に違反して契約審査の行為をしたことにより国鉄に損害を与えたときは、弁償の責に任じなければならない。契約審査役と契約担当役と両者が故意または重大な過失があった場合の責任の分界については、それぞれの職分に応じ、かつ、契約審査役は粗瀾に審査をしたという行為、契約担当役は契約を締結したという行為により、国鉄に損害を与えた程度に応じた責任を問われることとなる。

(森井 清)

けいようりんかいてつどう 京葉臨海鉄道

1 事業者の概要

名称 京葉臨海鉄道株式会社、本社 千葉市新町、資本金 10億9,800万円、おもな事業 地方鉄道、鉄道従業員59人、保有車両 内燃機関車2。

沿革 わが国経済の伸長に伴って、京葉臨海工業地帯の開発が急激に進展し、市原・五井地区に丸善石油ほか代表的企業が建設あるいは計画されるに及び、日本国有鉄道・千葉県および関係会社の出資により、昭和37・11・20設立した。これは計画当初、千葉県の専用鉄道(あるいは請願側線)として敷設し、誘致会社の発着貨物輸送の用に供する計画であったが、その敷設理由や将来の運営上難点が多いため、日本国有鉄道法の一部改正により国鉄からの投資を可能とし、国鉄の投資を含めた関係会社、地元等の共同出資による新会社設立方式によったもので、本方式の第1号である。

2 地方鉄道線

昭和38・2・23蘇我・浜五井間9.5km、市原分岐点・京葉市原間1.6km免許。動力内燃、軌間1.067m、単線、貨物営業である。昭和38・9・16国鉄と直通して開業。また、誘致会社の増加に伴い、さらに延長することが望まれるに及び、昭和39・9・29浜五井・椎津間9.0km免許。

なお輸送量の増大に伴い、国鉄の新小岩から大形蒸気機関車けん引による貨物列車の直通も実施している。したがって動力は内燃および蒸気に変更した。貨車は現在保有せず、迎車によっている。

運輸概況については右表に示す。

(木川 卓)

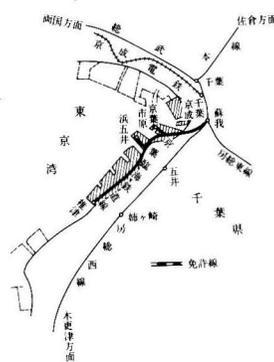
けいりしざいしょ 経理資材所 国鉄の東海道新幹線支社の現業機関。そのおもな担当業務は、資金計画の作成、支出の調定、支払の命令、契約の審査、物品の出納・保管および配給、地方調達品(地方資材部長が購入するものを除く。)購入などである。

東海道新幹線の列車の試運転は、\*モデル線管理区において行なっていたが、米原・鳥飼間の長距離区間において本格的に行なうことになったので、これに対処するため、昭和39・3・5本社新幹線局所属の現業機関として、大阪に\*車掌所・\*運転所・\*保線所および\*電気所を設置することになった。これらの機関の設置に伴い、経理および資材関係の業務が生ずるが、この両業務は予算執行上表裏の関係にあるので、これを総合して、担当する新幹線局の現業機関として同日大阪に経理資材所を設置した。すなわち、前記の4機関の長は分任担当役として予算の執行を行なうことになるが、特に保線所および電気所については、工事契約等について鉄道管理局の現業機関よりも相当大幅に権限を委譲されているので、これらに付随して支払要求等の業務が相当発生し、これに伴って支出の調定、支払命令、資金計画等の会計長としての業務が生ずる。また、各現業機関で行なう工事および役務の契約に対する審査の業務も生ずる。さらにまた、各現業機関は物品の使用部門であるので、資材の出納・保管、物品の輸送、軽易な物品の購入等の資材関係業務も生ずる。これらの業務を迅速、的確に処理するため、それらの現業機関の所在箇所に、会計長および出納長の業務を分掌する会計機関として経理資材所を設けたものである。

昭和39・4・1東海道新幹線支社の設置に伴い、大阪経理資材所は同支社に移管された。その後同年4・21東京・静岡・名古屋に経理資材所が設置された。

経理資材所には、所長、助役、管理係、現品係、自動車運転士が置かれるほか、契約審査役が置かれている。(宮坂正直)

けっきん 欠勤 勤務につかないことをいう。欠勤の形態は、遅参・早退・欠務等一勤務の一部を欠勤する一部欠勤と、一勤務を全部欠勤する全部欠勤とに分けられる。欠勤に対して



項目	年度	昭和38
貨物輸送トン数(千t)		111
トンキロ(千)		1,030
貨物収入(千円)		28,196
運輸雑収(〃)		1,312
収入合計(〃)		29,508
営業利益(〃)		87,630
営業利益(〃)		△58,128
営業係数		304