

に分たれている。いずれも業務の用に供する建物・線路設備および電線路以外の建造物を編入することになっている。(小林肇)

こうじ 公示 公共企業体の代表者が、その所掌事務について一般に公示する必要がある場合に発する文書の一。国家行政組織法第14条第1項の規定によれば、各大臣および各外局の長は、その機関の所掌事務について公示を必要とする場合においては、告示を発することができることになっている。公共企業体の公示については、このような法律上の明文はない。しかし公共企業体は、官庁組織で経営していた事業を、合理的かつ能率的な運営によって公共の福祉の増進をはかるために設立されたものであるから、行政機関の場合における告示と同様に、その業務について不特定多数のものにあることがらを知らせる必要のあることはすくなくない。したがってその方法の1つとして、総裁は公示を発することができるものと解し、各公共企業体は公示を発している。

国鉄の総裁が発する公示は、**日本国有鉄道公示**と称している。日本国有鉄道公示には、新駅開業のようなものもあり、旅客および荷物運送規則のように、運送上の約款について定めるものもあれば、また日本国有鉄道組織規程のように、1つには部外者の便宜に供するために定められるものもある。このように公示は部外に対するものであるから、その規定事項はおのずから限定されるが、その定める範囲内においては、部内に対して達と同様の効力を生ずる。日本国有鉄道公示は他の公共企業体の公示と同様に、官報の公共企業体事項欄に掲載され広く部外に公示される。また一方部内に伝達するため鉄道公報の公示欄に掲載される。なお公示には暦年により一連番号が付される。(宮坂正直)

こうじ 工事(国鉄車両工場の) 鉄道工場における本来の業務は車両、機械、その他鉄道用品の製造、改造、修繕、組立、解体、すえ付、試験等であって、これらの業務を工事という(外注工事は含めない)。

工事を表わす単位は、通常*人工(にんく)の語を用いる。人工は実働10時間1人を表わすものである。たとえば蒸気機関車の大修繕に500人工要するといえ、延5,000時間の技工の実際所要時間を意味することとなる。人工の語は車両工場以外でも用いるが、それは必ずしも10時間を意味しない。たとえば被服工場においては8時間が1人工となっている。車両工場は古くから1人工10時間制をとっていたので、1日の実勤務時間を8時間制に改めた際にも、人工に関する統計の内容を改めることを避けるために変更しなかったのである。

工事は取扱の便宜のため、請求者あるいはその内容によって17の種類に分けているが、31年度の実績で見ると種類別人工割合はつぎのようになっている。

車 両 修 繕	66.0	貯 蔵 品 製 作	8.3
車 両 製 作	2.3	設 備	0.4
車 両 改 良	3.5	部 外	0.2
自 動 車 修 繕	0.4	相 互 委 託	0.5
船 舶 修 繕	0.1	蓄 電 池	0.8
機 械 修 繕	1.9	鋳 物	5.1
車 電 修 繕	1.1	製 材	1.0
各 所 修 繕	0.2	間 接	8.2
除 却 付 帯	—	合 計	100.0

上記の合計人工は6,041,202人工になるが、貯蔵品製作、相互委託、鋳物および製材工事は、大部分車両修繕工事の付帯工事であるから、車両修繕が全体の約80%を占めていることになる。

車両製作は現在0.1%に過ぎないが、創業当時においては車両製作は現在より多く施工されており、記録によればわが国最初の国産蒸気機関車は、明治26年鉄道庁神戸工場(現在の鷹取工場)で製造された。これより先、明治8年には同工場で、国産材料(車輪、車軸は輸入品)によって客貨車を製造し、9年にはボギー客車および御料車を製造した。その後明治43年に、国鉄の車両は主として車両会社から購入し、工場においては修繕を専門とすることが方針として決定されたことが記録に残っている。現在においても、前記のとおり工場においては車両修繕が主要の業務となっており、新車は車両会社に発注されているのである。車両会社は明治29年大阪と名古屋に、汽車製造株式会社と日本車両株式会社とが創業したのがもっとも古い。

工場における工事は大部分工場外の請求によって施工するのであるが、請求者はつぎのように区分できる。

国鉄部内 自工場以外の他のすべての決算負担箇所長
 国鉄部外 官庁、公共企業体、公法人および私鉄会社等の国鉄部外者
 工場自身 他者の発注をまたず、自工場の必要によって施工する。

国鉄部内の発注による工事を勘定科目で示せば、損益勘定が大部分であるが、ほかに工事勘定、用品勘定、電気勘定、炭鉱勘定および自工場以外の工場勘定等すべての経費を負担科目とする修繕費と、工事勘定所属の車両の製造改良費、機械設備費ならびに貯蔵品勘定とがある。

国鉄部外からの受注については、日本国有鉄道法第3条第2項に「日本国有鉄道はその業務の円滑な遂行に妨げない限り、一般の委託により陸運に関する機械・器具その他の物品の製造・修繕若しくは調達、工事の施行、業務の管理、又は技術上の試験研究を行うことができる」と規定してあって、私企業における場合とは違いまったく他動的な立場にある。

工場自身で施工するのは、製作貯蔵品の製作(鋳物および製材工事の8割がこれに属する)と間接工事とである。

工事種別は別に2つの大分けが通常用いられる。1つは車両工事、他を**諸種工事**といい、後者には自動車修繕工事、機械修繕工事、船舶修繕工事、車電工事、ほかつぎの10の工事を含めている。車両工事は文字どおりの内容であるが、製作の中には組立を含むものである。

1 **各所修繕工事**は鉄道管理局、駅、区、工事事務所、用品庫等あらゆる機関からの発注工事を含み、いす、テーブル、ストープ、掲示板、ブレーキシュー、建設線用土運車、軽便機関車等の修繕を主として配給票で工場に請求する工事を編入する。

2 **除却付帯工事**は廃車の解体が大部分であるが、建物等の除却に付帯する工事等、除却費で支弁する工事をいう。

3 **貯蔵品製作工事**は製作貯蔵品の製作が大部分を占め、資材局または資材部が物品を調達する場合に、市場から購入するかわりに工場に製作させることがあり、その場合貯蔵品製作票で発注する工事を編入する。

4 **設備工事**とは工事経費支弁の工事で、完成後は固定財産に編入される。工事経費予算通達書(通称AFE)によって施工する工事である。補充費支弁の工事については「補充工事」(昭和29年度以降)の種別を設けている。

5 **部外工事**は文字どおり国鉄部外からの委託による工事で、国鉄と委託者との間で結ばれる契約にもとづいて施工されるものである。委託者の例をあげると、日本銀行(荷物車)、郵政庁(郵便車)、アメリカ駐留軍(各車両)、各私鉄会社(部品および車両)等がある。