

一定時間の後接点を開閉する継電器を使用して、これらの信号機を進入列車の速度により制御する。この方法をクロージング・イン・システムといい、このような装置を施した信号機。——クロージング・イン・システム。(西沢 毅)

じっこうよさん 実行予算 (英) working budget 国鉄では国会で議決をうけた予算にもとづいて、内部で実施する予算を作成する。これを実行予算という。

1 作成する理由

(1) 国会で議決をうける予算は、前年度の7月頃から作成にかかり、3月に成立するのが例で、予算が決定した時期には、予算編成の前提たる輸送情勢が変化していることがある。

(2) 国会予算の科目区分では内部で実行するには不十分である。

(3) 中間勘定や貯蔵品に関する予算は国会の審議対象としていないが、内部の経営管理上は、これらについても予算を定める必要がある。

(4) 国会に提出する予算は、国鉄を単位とした予算となっているが、内部予算としては、各機関ごとに予算を定めなければならない。

2 内 容

(1) **予算実施計画** 年度内における輸送量およびこれに対応する事業計画にもとづき、その収入と経費の予定額を損益勘定、工事勘定、用品勘定、工場勘定、電気勘定、炭鉱勘定および貯蔵品に区分して作成される。これはさらに予算執行機関別に細分される。一般にいう販売予算と製造予算(広義の)に相当するものである。

損益勘定の予算実施計画については、各機関別にその業務量の変動に応じて各機関が自主的にこれを変更できるように、可動費およびその可動割合が定められている。また前記の用品勘定ないし炭鉱勘定の中間勘定は、収入・経費のほか損益予算を定め、損益決算が予定に比し悪化しない場合には、収入予算および経費予算は増減できることにして弾力性が付与されている。工事勘定の予算実施計画は、設備予算にあたるもので、その執行にはとくに慎重を期し、その各機関に対する通達方法は工事費の大きさによりつぎの3つに区分されている。1件金額が一定の金額をこえる工事はA.F.E. (authority for expenditure) という形式によって1件毎に通達されるもの、その他は1件金額の大きさにより件名毎に1括して通達されるもの、工事費額を1括して通達されるものがある。

(2) **債務負担行為** 予算実施計画にもとづき事業を行い、翌年度以降の負担になる債務を生ずる場合には、その債務負担行為の金額を各勘定別に定める。

(3) **資金計画** 大蔵大臣に提出する資金計画の基礎となるもので、その性能により資金計画・資金振替計画および支払限度額に区分される。一般にいう財務予算に当るものである。

ア 資金計画 資金振替計画によって算定された期別の資金所要額と、期別の現金収納予定額を対比し、資金の過不足額を計算し、不足資金の調達計画をたてるものである。

イ 資金振替計画 予算実施計画をその計画の内容によって、当該勘定において現金が支出されるものと、内部の他の勘定から振替えられるものに区分したものである。この資金振替計画には2つの役割がある。第1は現金の支出額を期別に作成されることによって資金計画の資料となり、また支払限度額の基礎となる。第2としては、各勘定間の振替額を突合せることによって、各勘定の予算実施計画が有機的に関連がとられているか否かを確める役割を果たす。

ウ 支払計画 資金振替額の資金の期別計画にもとづいて、月別の支払限度額を定め、各機関の支払予算とする。——資金計画。(笹嶺 清)

じっそく 実測 新たに鉄道線路を敷設するとき、現地につき測量する作業。すなわち図上で十分検討された予定線路中心線、いわゆる図上選定の終了した線路はこれを現地に設置する。この作業を実測または**線路中心測量**という。測量隊の編成は普通選点班・中心班・水準班・平板班・横断班の5班とし、人員は技術者4~5名、工事7~10名、人夫10~20名で組織され、進行は1kmを4~7日間くらいで行う。選点班長はもっとも深い経験と優秀な技術とを要するので、隊長が当り、図上の中心線を現地に折線で移す作業を行う。中心班は選点班が設定した直線上に、起点から20mごとに杭を打込みキロ程を正しくきざみ、打線部には曲線をそう入する。水準班は線路縦断面図を作るための水準測量を行い、平板班は中心線付近の $\frac{1}{500}$ 平面図を測図し、横断班は20mごとの横断測量を、予定された線路の全区間に実施して、図上選定を確認し設計の基礎とする。(高橋浩二)

じっぴょうさ 実費調査 実績原価計算の意味で使用される言葉。国鉄では旅客および貨物を運送するために実際に費した費用の計算、すなわち運送原価の計算を実費調査または輸送実費調査と称していた。その沿革はつぎのとおりである。

1 国鉄においてこの問題を公式に採りあげた最初のものは、大正15年鉄道省発行の経済統計に掲げられている鉄道営業費の旅客および貨物分割計算表である。またそれとほとんど同様の方式による計算および計算方法が、昭和3年鉄道省運輸局発行の鉄道施設綱要にも掲載されている。

2 第1次世界大戦後の不況時に運賃政策および経営合理化策の基礎とするため、この問題を本格的に採りあげることとなり、昭和10・11に鉄道省内に輸送実費調査委員会が設置された。

この委員会によって、鉄道事業の実費調査制度に関し諸外国の実例を徴し、理論的および实际的に研究が進められた。委員会は昭和11年に昭和8年度の実績につき試験的調査を実施し、それを根幹として国有鉄道輸送実費調査規則、同間接実費計算規則、同資料報告規程等を作成し、昭和15年度から実施することとした。

3 そののち昭和18年に若干の修正を加えて同年度の実績調査までそれが適用されたが、19年度以降は戦乱のため停止された。

なお実費調査制度は戦後再建されて、昭和22年度から運送原価計算制度という名称によって行われ、それがさらに発展して昭和28年度には経済計算となった。——運送原価計算・経済計算。

参考文献 久野桂一郎著 鉄道実費調査。中島勇次著 鉄道原価計算。(中島勇次)

SHIPPING CHARGE (英) shipping charge 船積費用すなわち船積のために要するいっさいの費用をいう。貨物の船積は、荷送人が貨物を船長に引渡す行為、荷主と船長との協同行為であるから、この費用は両者各自の領域におけるものを負担するのを原則とする。船長にあっては船側において貨物を本船に積込むのに要する費用、すなわち船内人夫の費用を負担し、荷送人は貨物を船側まで運搬積入に要する費用を負担するものとする。そして船主の倉庫または第三者の倉庫を経る場合は、保管料および積入れに要する費用を船主または倉庫業者に支払うもので、結局陸揚の場合における陸揚費用 (landing charge) の分担とその範囲を同じくする。しかし通常はこれを狭義に解し、