

よって差額運賃の計算をする。

(2) 旅客の所持する原乗車券・寝台券が、割引旅客運賃・料金によるものであってその割引が乗換える上級等級に対しても適用されるものであるときは、その乗換区間に対する下級の相当旅客運賃・寝台料金を普通旅客運賃・寝台料金として計算する。また原乗車券類が免税の旅客運賃・料金による場合も同じである。

(3) 旅客の請求した乗換区間の差額運賃よりも、以遠の駅までの乗換とみなして計算したほうが、旅客の支払う差額旅客運賃が低廉となるときは、その低廉となる額によって計算することができる。

(4) 差額旅客運賃・料金計算の場合に使用するキロ程は、実際乗換区間のキロ程にかかわらず、普通乗車券・急行券発売の際に使用するキロ程による。

8 発行乗車券類

原乗車券類を回収して、べつに車内補充券または特殊補充券を発行交付することを原則とするが、電車区間の一部または特定の線区では、原乗車券類を回収せずに旅客が所持し、乗換区間に対して乗換用の乗車券類（特殊様式の車内補充券・車内乗換券・船内乗換券）を発行交付して併用使用とする。→種類変更（乗車券類の）。（平林喜三造）

しょうきょだくひん 使用許諾品 工事を請負わせる場合に、注文者が請負者に対して、その工事を施行するに必要な特定の物（機械・器具）を貸与し、使用させるもの（別名貸与品）。使用許諾品は注文者が所有するところの機械・器具であって、注文した工事施行にのみ使用させるもので、所有権を請負者に移すのではない。工事施行期間中占有権を請負者に移すものであるから、目的終了後は注文者に返還しなければならない。国鉄工事請負契約書第26・28条には「本工事に要する機械または器具は、乙（請負者）の請求するときは無料でその使用を許諾すべし。ただし該物品の運送費ならびに修繕費は乙の負担とす。前項の物品使用上より生ずる損害は甲（国鉄）においてその責に任ぜず。」とあり、また「物品は乙において善良なる注意をもって保管使用し、その毀損（きそん）または滅失したるものがあるときは、代品もしくは甲の指定する代価をもって弁償すべし。ただし甲の責に帰すべき事由ならびに不可抗力に起因するものはこの限りにあらず」となっている。（杉田安衛）

しょうけんのうふ 証券納付（国鉄会計） 国鉄に対する債務者（納人）が、現金によることなく、小切手・郵便為替証書または郵便振替貯金払出証書をもって納付することをいう（日本国鉄道会計規程第60条）。

国鉄の収入金は原則として現金をもって収納されることとなっているが、現金に代るべき証券でこれを納付できる特例が認められている。しかしながらこの特例は納人の便宜のため認められたものであるから、一般に現金に代わり得る確実な証券に限られ、また駅・区・自動車・船舶などにおいて直ちに収納することができる収入金については、とくにその種目を制限して、不測の損害の発生をあらかじめ防止しておく必要がある。なお証券が納付されたときは国鉄の収入となるが、それが現金化されなかったときは、収入がなかったものとして取扱われるものである。

国鉄において、証券をもって受領することができる収入金の種類はつぎのとおりである。

(1) 日本国鉄道支払請求書または収納伝票を発行したもの。

(2) 駅・自動車営業所などの現業機関の現金出納員において、直ちに収納するもののうち、つぎのもの。

ア 定期旅客運賃

イ 貨物運賃・料金および運送付帯諸費用

ウ 貸庫料

エ 荷物引換代金

オ 荷扱所および公認小荷物扱所の収入納付金

カ 遺失物法（明治32年法律第87号）にもとづき、国鉄の所有に帰した還付金

キ 入札保証金・契約保証金その他の担保金

国鉄において現金に代り受領することができる証券の種類はつぎのとおりであるが、その券面金額が収入金額を超過しないものにかぎっている。しかしながら、支払保証小切手の場合であって、その超過額が僅少なときは、券面金額が収入金額をこえても受領することとなっている。

(1) 無記名式または記名式持参人払の小切手であって、つぎのアからウまでの1に該当し、その支払場所が預託をする日本銀行の所在地内、またはその所在地にある手形交換所の加盟銀行であるもの。

ア 国または公社等（日本銀行の公社等預託金取扱規程第1条）の振り出したものにあつては、その振出日から1年を経過しないもの。

イ 銀行が自店を支払人として振り出したもの。

ウ アおよびイに掲げるもののほか、その券面金額が1万円未満のもの、またはその金額が1万円以上で銀行の支払保証があるもの。

(2) 郵便通常為替証書もしくは郵便振替貯金払出証書であつて、国鉄を受取人に指定したもの。

(3) 郵便小為替証書であつて、国鉄を受取人に指定したものまたは受取人の指定がないもの。

なお支払期の到達した鉄道債券の利札については、目下のところ課税対象となっているので、証券の種類に加えられていない。（渡辺耕一）

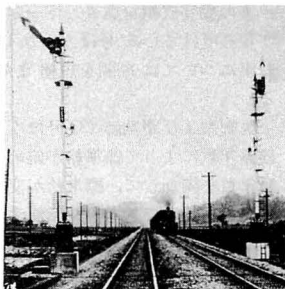
しょうこうさんいしきしんごうき 上向3位式信号機（英）upper quadrant three position signal 腕木式自動閉塞（へいそく）信号機で、腕木が水平・左上向45°・垂直の3位置により（夜間は赤・橙黄・緑の灯色）停止・注意・進行の信号現示をするもの。

わが国においては、大正10年初めて東海道線横浜・大船間に設備され、その後幹線の自動区間に普及されたが、信号機がだんだん色灯化されるにおよんで姿を消し、現在では筑豊線に数基残っている。

この信号機は腕木が停止位置の場合は、腕木と腕金物の重力によって水平位置にあるが、上向に動作するには電動機を用いて、歯車装置により減速の上、信号腕の回転軸に伝える。

電動機の端子電圧は110V、電流は3～5Aである。信号腕が注意または進行信号の位置にある間、電動機に電流を流して置くことは不経済であり、また電動機を焼損するから回路制御器を設けて、所要の位置にきた場合電動機回路を遮（しゃ）断する。この回路制御器は信号腕とともに回転し、電動機回路を開閉するのみならず保持回路も構成し、腕木を所要の位置に保持する。

上向3位式の機構には2種類ある。いずれも米国製のUSS会社のT₂型とGRS会社の2A型がある。



1. 上向3位式信号機