

客の本屋ホーム間の往来には線路横断がない ⑤ 手小荷物の運搬にも線路横断がない。

貨物ホームには長方形が多く用いられる。貨物を貨車と陸上小運搬車と積換える距離が短くてよい。長方形もあまり長くなると積卸時分が異なる車を同時に入換えねばならないので、積卸未済車ができるか、あるいは全車積卸完了まで待つとホームの利用率が悪い。これにはホームの中央に中間にある貨車の入換の渡り線を設ける方法もあるが、そのためホームの使用面積に不経済のところができる。したがって長方形ホームを数条設けるような大駅では、ホームを階段形、のこぎり歯形、梯形にする。これは小単位の貨車を各積卸線に自由に入換可能で、ホームの利用率はよい。しかし階段形・鋸歯形はホームの幅が不ぞろいとなり、梯形は貨車と陸上小運搬車との積換距離が長くなる。長方形は小口中継貨物の貨車相互間の積換え作業にホームをはさんで取扱うことができるので便利である。(杉田勝美)

ちょきんぶ 貯金部 (国鉄共済組合) 職員に勤儉貯蓄を奨励し生活の安定をはかるため、職員の委託により給料から一定額を差引き預金をする制度。

1 種類 貯金部では普通預金、定期預金、保険預金の3種類を扱っている。

(1) 普通預金は職員があらかじめ預金額を定め、毎月の給料から天引きされて貯金をし、その額は随時変更し得るし、払いもどしも自由である。

(2) 定期預金は普通預金のうちから当座不用の額を一口 10,000 円を単位として 1 箇年定期で最高 20 万円まで貯金するものであるが、その性格上から預入れの間中は死亡・退職・その他非常の災害等の特別の事情のないかぎり、払いもどしはできない。

(3) 保険預金は職員またはその家族が、生命または火災保険に加入した場合、その 1 年分保険料を貯金部が立替払をし、これを月賦で給料から差引き貯金部に預金として積立て、満額になったときに返済させる。また生命保険の 2 年目以降の保険料についても月賦で貯金部に預金として積立て、保険料払込みの時期に、貯金部が本人にかわって会社に払込む制度である。2 年目以降は保険料の 3 分の割戻があるのでそれだけ保険料が割安となるほか、1 年目の立替返済及び 2 年目以降の月賦積立額はいずれも預金となるので利息がつくなど有利であり、一時に多額の支出をしなくてもよいので保険の加入が容易である。

2 利息 普通預金および保険預金に対しては年 6 分、定期預金には年 8 分となっている。したがって一般銀行の利息と比較してはるかに有利であり、しかも確実である。(池谷文郎)

ちょくえいこうじ 直営工事 工事を施行するに当って、企業者がその工事に使用する労働力を供給請負業者から供給をうけて、他のいっさいは企業者自身が施行する方法。供給業者に対する代金の支払は、各種類別の 1 日の定時間労働賃金を定め、必要によっては、定時間外作業に対する歩増制を加えて、これを実際に作業した日時に対して延人員の労働賃金を算出して支払う。労働賃金の支払いを労働者の実働時間によって計算せず、その計算を仕事のでき高によって支払う・切投げ・部分請負等は、直営工事の一態様である。なお供給労働者制度の禁止された終戦後においては、直営工事は特定の場合を除いては施行されなくなった。

普通の工事請負と言葉の上において似て異なるものに部分請負なるものがある。部分請負とは、全体請負に対する一部分の請負のように思われるが、全然その性格・性質が異なっている。普通請負と部分請負との相違は、部分請負は直営工事の一部を

施行するものに限られ、その関係上直営工事の労力供給人と、部分請負契約を締結することであり、部分請負に付するものは、現に企業者が直営施行中の工事の一部であって、その直営工事に用いる労働者を供給しているものに、賃金の支払をなす方法の一変化として取扱われるものであるから、部分請負工事の請負人は、その工事の労力供給者以外にはあり得ない。また部分請負とすべきものは、直営工事中の重大な工事でないもの、材料を必要とすることのきわめて少ないものであって、普通請負とその本質を異にしている。なお供給労働者制度の禁止された終戦後においては、切投げと同様、特定の場合を除いて施行されなくなった。(杉田安衛)

ちょくせつしょうがぼうしき 直接吊架方式 (英) direct suspension system 電車線を支持する方式の一種で、電柱にとりつけた支持鋼、支持線などに直接電車線を支持する方式で、路面電車やトロリーバスなどに使用される。この方式は建設費が少なくすむが、支持点の箇所が硬点となり、また支持点間隔が長くなるため電車線のたるみが大きく、高速度運転になるとボールや、パンタグラフが飛躍し、離線やスパークによる電車線断線の事故をおこしやすくなる。したがって電柱径間も短くなり普通 15~30 m 前後となっている。(竹淵立男)



ちょくせつひ 直接費 (英) direct cost (独) Einzelkosten, Stammkosten (仏) frais directs 原料・直接労働など生産過程において、個々の生産物に直接的に投入されるものに関する費用を経済学上直接費という。これの対語として間接費がある。**間接費** ((英) indirect cost, oncost (米) overhead cost (独) Gemeinkosten, indirekte Kosten, Unkosten (仏) frais indirecte) というのは、設備の保守・運用および工場管理等に関する費用のように、生産物そのものの上に直接的に加わることなく、間接的に生産に関与する費用をいう。この両者の区分は、原価計算上においてはとくに重要な意義をもつ。原価計算は生産活動にともなって消費される経済価値を、生産物の一定単位につき計算する手続であるから、経済価値の消費と生産物との関係の在り方によって、原価の計算方がおのずから異なってくるのである。すなわち直接費はその発生額を原価の客体となる生産物にそのまま賦課することができるが、間接費は何等かの基準を用いてこの発生額を個々の生産物に配賦しなければならない。したがって生産費のうちに直接費が多い場合には、原価計算は容易でありかつ原価を比較的正確に算定することができる。また直接費は生産物数量の増減に伴って増減するが、間接費は生産物数量のいかに影響されるところが少ない。このことから、生産費のうちに含まれる直接費が少ない企業にあっては、総生産費は固定的性質が強いものとなる。鉄道企業はそれのもっともけん著な 1 例である。

鉄道企業の場合には、個々の運輸につき直接的に投ぜられる費用は、旅客にあっては乗車券の費用、貨物にあっては貨物輸送帳表および荷札類の費用、積卸作業に要する労務費等に限られる。換言すれば、鉄道企業における運送原価の大部分は間接費ということになる。そのために、鉄道運送原価の計算においては個別原価の計算は不可能であり、平均原価のみが算出し得