

に区分して整理されている（第4条）。資本勘定とは鉄道の建設・改良・自動車線設備等に要する資金の出納整理をする勘定で、益金繰入額・公債募集金および借入金ならびに所属財産の売払代金その他付属雑収入をもってその歳入とし、鉄道建設費・鉄道改良費・自動車線設備費・国債償還金・鉄道改良準備金への繰入・用品資金補足その他付属諸費をもって歳出とする（第5条）。要するに資本勘定は軌道・橋梁（きょうりょう）・隧道（ずいどう）・車両・停車場等営業上収益を生ずべき財産を新たに設け、あるいはこれを改良する費用を経理するものであって、これら財産の維持・修理の費用およびこれら財産を活用運転して収益を挙げるために要する経費は、収益勘定に属するのである。用品勘定とは鉄道事業に必要な用品の調達をなす勘定で、従来の用品資金および将来補足する金額をもってその資金とし、用品収入・工作収入その他付属雑収入をもってその歳入とし、用品費・工作費その他付属諸費をもってその歳出とする（第6条1項）。用品勘定の決算上生じた過剰金は資本勘定に繰入れる（第6条2項）。なお本会計の経営に支障のない場合において、一般の委託により陸運に関する機械器具等の製作・修理または調達に応じたときの歳入・歳出は本勘定の所属となる（第16条の2）。要するに用品勘定は、一定の資金を擁して鉄道用品を購入・製作し、これを必要な箇所、たとえば建設改良工事ならば資本勘定に、保存補充工事ならば収益勘定に売ってその代価を回収し、さらに付帯的に製作修理も行っているのである。収益勘定とは、営業上の収入支出を整理するために設けられた勘定で、営業上の諸収入・資本所属物件の貸付料およびその他付属収入をもってその歳入とし、営業上の諸費用・資本所属物件の維持修理および補充費ならびに国債利子・割引料その他附属諸費をもってその歳出とする（第7条1項）。鉄道・軌道その他陸運・陸運の用に供する機械器具の製造（自動車の製造を除く）・修理その他の事業および倉庫営業（臨港倉庫にかかるものを除く）に関する監督・助成および統制に要する諸費用は、本来からいうならば一般会計において負担すべきものであるが、政府事業という特殊の立場から、本会計の負担とし、本勘定の歳出と定めている（第7条2項）。なお本勘定において歳入総額が歳出総額をこえる金額は、いわゆる益金として資本勘定に繰入れる（第9条）。また本勘定には輸送数量の増加、その他避くべからざる事由により生じた予算の不足を補うため予備費がおかれる（第8条）。以上の3勘定はおのおの独立しているのだから、お互の収支計算というものは、はっきり区別されねばならない。たとえば建設工事に必要な材料を輸送する場合には、その運賃を資本勘定から収益勘定に払わねばならないし、用品勘定から用品をもらえば、その代価は各勘定から支払わねばならないのである。すなわち独立会計のうちに3つの独立会計があるような形をしているのである。

(3) その他 以上のほか新法が会計法の特別法であることからして特別の規定がある。第1に各官庁においては法律・勅令をもって規定したものを除くほか、特別の資金をもつことを許されている。たとえば「用品勘定へ従来ノ用品資金及将来補足スル金額ヲ以テ其ノ資金トシ」（第6条1項）「将来ニ於ケル鉄道改良費ノ財源ノ一部ニ充ツル為資本勘定所属資金トシテ鉄道改良準備金ヲ保有スルコトヲ得」等のようなものである。第2に本会計予算は、一般会計予算と異なり収入を本位とする予算である。したがってたとえ帝国議会協賛の予算の残が十分存している、それに相当する収入のない場合は支出をなしえないのである。すなわち「本会計ニ於テハ資本勘定及用品勘定

ニ属スル現金ノ持越高、当該年度ノ収入済額及帝国鉄道会計法第十二条ノ規定ニ依ル借入金ヲ以テ支払元受高トシ、歳出ヲ支出スルハ此ノ支払元受高ヲ超過スルコトヲ得ス」（鉄会規第9条）としている。また予算の定額繰越については、会計法の規定よりも緩和されている。すなわち資本勘定に属する毎年度予算残額は、事業の完成に至るまで通次翌年度に繰越使用することができる（第11条2項）。さらに会計法第9条は、予算中に第1予備金および第2予備金を設けることを規定している。第1予備金は、避くべからざる予算の不足を補うものであり、第2予備金は、予算外に生じた必要の費用に充てるためのものである。しかるに本会計においては前述のように、第1予備金に相当する予備費を収益勘定に設けているだけである（第8条）。これは、鉄道会計において支弁の経費は鉄道事業上の経費を出ることはなく、鉄道事業上の経費は、すべて予算各科目に計上されており、予算科目に不足を来すことはあっても、予算外の支出ということはありませんからである。第3に本会計が独立会計である関係上、本会計で支払上現金に不足のあるときは、本会計の負担において一時借入をし、または融通証券の発行をなすことができることになっている（第12条1項）。この一時借入金および融資証券による資金は、当該年度内に返還することを要するのである（第12条3項）。またこの一時借入金を要する場合において、一般会計または他の特別会計に資金の余裕があるときは、本会計に対して貸付をすることができる（第16条）。（長坂喬治）

ていしゃじょ 停車場（英）station, yard（米）station, depot, terminal（独）Bahnhof, Station（仏）gare, station

1 意義 列車を発着させて旅客の乗降・貨物の積卸しを行い、また車両の留置、列車の組成、車両の入換え、給水、給炭、機関車その他車両の修繕検査などを行う場所。国鉄では建設規程で停車場をつぎのように定めている。〔停車場とは次の各号に掲ぐるものをいう（1）駅 列車を停止し旅客または荷物を取扱うため設けられた場所（2）操車場 もっぱら列車の組成または車両の入換をなすため設けられた場所（3）信号場 駅にあらずして列車の行進いまたは待合わせをなすため設けられた場所〕なお同規程では別に〔停車場に非ずして手動または半自動の信号機を取扱う場所〕を信号所として規程しているが、運転規程ではこれを信号場に含めているので、この場合は信号所も信号場として停車場に含まれることになる。以上のように停車場は〔駅〕〔操車場〕〔信号場〕の総称であるが、停車場と駅の2つの言葉は混用される場合が多い。

2 種類 停車場はその主とする業務の種類と作業量の多寡などによって千差万別の形態をとり、種々の観点からこれを分類することができる。（1）取扱われる輸送業務の内容による分類。ア 普通停車場 旅客・貨物をあわせ取扱う停車場。多くの停車場はこれに属する。イ 旅客停車場 もっぱら旅客の取扱いをなす停車場。例 東京、大阪。ウ 貨物停車場 もっぱら貨物の取扱いをなす停車場。例 汐留、梅田。エ 客車操車場 客車の取扱いを主とする操車場。例 尾久、宮原。オ 貨車操車場 貨車の取扱いを主とする操車場。例 新鶴見、稲沢、吹田。（2）列車の運転系統によった線路網上の位置による分類。ア 終端停車場（terminal station）大部分の列車が始終着となる停車場。例 東京、大阪。イ 中間停車場 終端停車場間の中間に位置する停車場。ウ 分岐停車場 中間停車場で線路が分岐する停車場。エ 交差停車場 中間停車場で線路の交差するところにある停車場。（3）本線路の配線形式による分類。ア 頭端式停車場（stub-type station）着発本線が行止