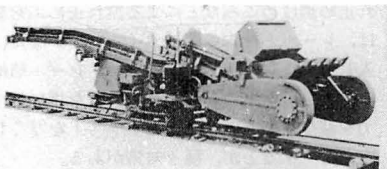


kmの枝線を含み総営業キロ31.6km。山陰線に属し線路等級は綾部・東舞鶴間は乙線、他は丙線である。

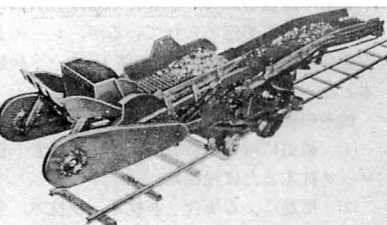
綾部・東舞鶴間、西舞鶴・海舞鶴間は明治37・11日露戦争による臨時軍事費によって建設され、これを阪鶴鉄道株式会社が借受け営業を開始したが、明治40・8鉄道国有法により国鉄に移管となった。また東舞鶴・中舞鶴間は、大正8・7新たに建設されたものである。(森 梯寿)

マイヤスホーレーショベル (英) Myeys Whaley shoveling machine 導坑の掘きく作業において、爆破後の礫(ずり)を連続的にトロヘ積込む機械で、米国マイヤスホーレー会社製の形式のもの。フレームはジブと4個の車輪を有するメインとの2つのフレームからできている。

この両フレームをキングボルトで連結し、そのキングボルトはメインフレームに固定され、ジブフレームはキングボルトを中心として、自由に左・右それぞれ45°ずつ回転するようになっている。



この両フレームをキングボルトで連結し、そのキングボルトはメインフレームに固定され、ジブフレームはキングボルトを中心として、自由に左・右それぞれ45°ずつ回転するようになっている。これら



マイヤスホーレー(上、運転台側から見た図、下、積込作業中ショベルの方向を変えたときの図)

のフレームには電動機、ショベル、バケット、フロント・リヤコンベヤ、走行装置、フロントコンベヤの回転装置、リヤコンベヤの回転装置、ショベル運動装置、ジブフレームの旋回装置および操作装置等が設備されている。

操作は、まず電動機を回転させ、メインフレームに設けある走行装置の油圧ポンプレバーを前方に押すと、コンクラッチの作用でフレーム全体が前進し、反対にすると後進する。つぎにフリクションクラッチレバーを前方に引けば、クラッチが作用してリヤコンベヤ、フロントコンベヤおよびバケットが運転を始め、反対にすれば運転は中止する。運転中に、ジブフレーム旋回ハンドルを右回りに回転すると、フレームは右に移動する。すなわちショベルも右に動く、逆にすると反対運動をする。要するに走行装置とジブフレーム旋回装置とを適当に操作して、礫の積込み作業を行うのである。

機械の重量8t、大きさ 高2m 長9m 幅2m、付属電動機30HP、仕事量(1m³積込み時間)平均2.5分、積み得る岩石の大きさ1ft³以下、ショベルの横移動安全限界4m。(福山健治)

まえうけ 前受 自動車のみで運送する貨物に限って取扱われる貨物運賃・料金の支払方法の1種であって、貨物託送のつど運賃および料金の支払をせず、あらかじめ将来の運送に対する運賃および料金を前払いする制度である。この制度は荷主が遠隔の地にあって、運送のつど運賃および料金を支払うことが困難である事情を救済するために設けられたものであって、鉄道にまたがり運送する貨物には適用しない。この取扱は、荷主が運賃前払申込書および前払金を提出すれば無条件に取り扱い、一定の運送が完了すれば清算され、過剰の場合は払いもどし、また不足の場合は追徴することになっている。(西山清氏)

まえきんばら **前金払(国鉄会計)** 物件の購入、工事の請負その他の場合において、特約により、契約の相手方の債務の履

行完了前または支払期限の到来前に、契約金額の一定した債務に対し支払をすることをいう(日本国有鉄道会計規程第61条)。

国鉄においては、工事の請負、物件の購入その他の双務・有償契約の場合における対価の支払は、契約の相手方がその債務の履行を完了したのちにおいて行うことを原則としている。しかしながら経費の性質上前金をもって支払をしなければ事務に支障をおよぼすようなもの、または事業経営上前金をもって支払をすれば円滑かつ有利に業務を遂行できるものについては、例外として一定の制限の下に重点的にこれを行うことは、企業運営上必要なことといわねばならない。国鉄においては、経費の種目を指定するとともに、契約金額に対し一定の割合を定め、この前金払制度を重点的に活用している。

前金払ができる経費等は、つぎのとおりである。

(1) 工事請負代金および物品の製作または購入代金 (2) 国、地方公共団体その他の公法人または公益法人に対して支払う経費 (3) 旧公益事業令(昭和25年政令第343号)に規定する電気事業者およびガス事業法(昭和29年法律第51号)に規定するガス事業者に対して支払う経費 (4) 外国の商社(本邦内にあるものを含む)から直接購入する物品の代金 (5) 国鉄が買収または収用する土地または建物の代金および土地の上にある物件の移転料その他の補償費 (6) 土地、建物その他の物件の借料 (7) 試験、研究または調査等の委託費 (8) 修養体育費(器具類の購入費を除く) (9) 負担金、分担金および会費 (10) 定期刊行物の購入代金および図書購入の予約料 (11) 外国で研究または調査に従事する者に支給する学資金その他の給与 (12) 冬期における自動車線運行停止期間の残留者に対して支払う給与 (13) 定期の諸料金 (14) 特別の事由により総裁の承認を得たもの。

しかしながら前記(1)については契約金額の軽微なものに対してまでこれを行う実益を認め難いので、災害応急のためとくに必要がある場合を除き、1契約100万円以上のものでなければ前金払をしないようにしている。また工事請負代金および物品の製作または購入代金に対して前金払の特約をする場合は、とくに総裁の承認を受けた場合を除き、その契約金額の5割をこえないことを原則としている(日本国有鉄道会計規程第62条)。しかしながら目下のところ国鉄の資金事情もあり、3割を限度としているのが実情である。国鉄が購入する土地または建物の代金に対して前金払の特約をする場合は、多分に手付金の性格を有するので、総裁の承認を受けた場合を除き、その契約金額の1割を限度としている。

なお実際における取扱としては、契約担当役は契約に際し、前金払の特約をする必要があるときは、必ず事前に会計長と協議することを要し、会計長はこの協議を受けた場合、支払計画上または資金上支障があると認めたときは、その割合を変更し、または前金払をしないことができるようになっている。

つぎに契約担当役は工事請負代金または物品の製作もしくは購入代金について前金払の特約をしようとする場合には、入札の公告もしくは通知にその旨を明記し、または見積者にその旨を通告すべきこととし、契約締結後における前金払という契約条件の変更によって、入札または見積合せに関し、不公平な取扱とならないよう指示されている。

工事請負代金または物品の製作もしくは購入代金について前金払の特約をする場合には、契約の相手方に対しその債務の履行に当り、資金調達上利便を供与することとなるので、この前払金の予定金額に対し、その支払予定日から当該契約にもとづく債務の履行期限までの日数に応じ、一定の率で計算した金額