

として、予算総則において、収入が予定に比し増加したときは、その一部を運輸大臣の定めるところにより、この増収に直接必要な経費にあてることができることと定めている。これによって需要の増加に対応する弾力措置はとられているが、経済事情の変動等に対する措置は定められていない。

この規定にかかわらず国会の審議権は尊重されなければならないので、この事態が前広に予想されるときは、当然追加予算によるべきであり、また国会開会中はなるべくこの措置はさけることにされているので、実際は年度末にとられることが多い。

2 予算の流用

国鉄では予算総則において指定された費目以外は、必要に応じ自主的に各経費の予算を相互に流用することができる。指定された経費は、その予算を他の経費に流用するときも、他の経費予算から流用をうけるときも運輸大臣の承認をうけなければならない。現在指定された経費は、役員給与、交際費および建設改良工事費であって、制限の趣旨や費目をみると、企業の経営を阻害する性質のものではない。

3 予備費の使用

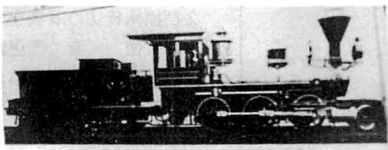
国鉄の予算には、災害の復旧その他予見することができない事由による支出予算の不足を補うため、予備費が設けられている。国鉄は必要に応じ予備費を使用することができるが、このときには運輸大臣に通知しなければならない。また流用を制限された費目に予備費をあてるときには、あらかじめ運輸大臣の承認をうけなければならない。(笹嶺 清)

よさんぼんせん 予讃本線 高松駅から瀬戸内海に沿って西進、坂出、丸亀、新居浜、今治、松山を経、さらに豊後水道に沿って南下、宇和島駅に至る香川・愛媛両県を結ぶ重要線で297.2km、坂出・坂出港間2.9km、多度津・浜多度津間2.2kmの貨物支線を含み、総営業キロ302.3km。予讃線に属し線路等級は高松・八幡浜間丙線、八幡浜・宇和島間簡易線である。

高松・多度津間、讃岐鉄道株式会社によって明治30・2建設され、のち山陽鉄道株式会社に合併、明治40・7鉄道国有法によって国鉄に移管、さらに建設は進められ、大正15・3多度津・伊予北条間、昭和10・10伊予北条・喜多灘間と開通し、また大正7・2伊予長浜・伊予大洲間が愛媛鉄道株式会社によって開通、昭和8・10政府に買収され、昭和14・2八幡浜まで開通し、高松・八幡浜間を予讃本線と呼称した。さらに昭和16・7卯ノ町・宇和島間および昭和20・6卯ノ町・八幡浜間(旧宇和島線)の開通によって、予讃本線を高松・宇和島間に改めたものである。また坂出・坂出港間は昭和24・12、多度津・浜多度津間は明治22・5それぞれ水陸連絡貨物輸送のため建設された。(森 徳寿)

よしつねごう 義経号 明治13年(1880)北海道幌内鉄道会社

の小樽・札幌間の鉄道が開通に際し、アメリカのボーター会社から輸入された1C形テンダ機関車であり、義経、弁慶・静など命名された。その主要数値はおおむねつぎのとおりである。



義経号機関車

形式	7100 (旧形式称号イ)
シリンダ径×行程	305×406 mm (12"×16")
使用圧	7.7 kg/cm ² (110 lbs/in ²)
火格子面積	0.93 m ² (10 ft ²)
伝熱面積	44.7 m ² (481.0 ft ²)

煙管	34.7 m ² (373.0 ft ²)
火室	10.0 m ² (108.0 ft ²)
運転整備重量	
機関車	16.41 t (16.15 英トン)
炭水車	16.26 t (16.00 ")
動輪上重量	13.87 t (13.65 ")
動輪直径	914 mm (3')
水タンク容量	3.0 m ³ (664ガロン)
燃料積載量	1.52 t (1.5 英トン)

その後所属が幌内鉄道から北海道炭鉄鉄道、国鉄に移り、その構造も大部分変更されて、最後に堺市の梅鉢鉄工所(現帝国車両会社)に構内入換用として動いていた時はタンク機関車となっていた。鉄道80周年の記念事業の一環として「義経」号復元の議が起り、昭和26年国鉄に譲渡され、鷹取工場で原形に復元され、翌年の鉄道80周年記念日には僚機「静」弁慶7号と並んで一般に展示された。現在鷹取工場に保管されている。(高桑 五六)

よそく 予測 図上で線路を選定するのに用いる図面を作るための地形測量。中心測量(*実測)を実施する以前の予備的な測量であるから、予測といわれている。

予定線路経過地を幅300~1,000mの带状に測量し、縮尺は $\frac{1}{2,500}$ 、等高線の垂直間隔は5.0mとし、測量の方法には地上測量と*空中写真測量がある。地上測量はスタジア測量またはスタジアと平板測量との併用法などによる。地上測量の隊員の編成は地形や測量期間によって定まるが、普通隊長1名、技術者3~4名、工事工手5~6名、計約10名で、他に人夫10~15名、進行は1kmにつき3~4日程度で行う。

予測は測量法による公共測量となるので、基本三角点および水準点に関係づけなければならない。既設基本三角点を利用するにはその点の成果が必要であり、三角点成果表は地理調査所に所定の手続をすれば閲覧または交付を受けることができる。(高橋浩二)

よつかしらくぎ 四ッ頭釘 鉄釘の一種で頭部四角、幹部四角、13×13×180mm、おもに枕木を材料とする線路工作物に使用される。(沢田謙二)

よていせん 予定線 鉄道敷設法予定線の略語。また*予定鉄道線路ともいう。国鉄の予定線は、鉄道敷設法第1条の別表に明示されてある。また私鉄の計画路線を予定線という場合もある。→鉄道敷設法。(小川泰平)

よていてつどうせんろ 予定鉄道線路 鉄道敷設法(大正11年法律第37号)により敷設を予定されている線路のことで、一般に敷設法予定線または単に予定線ともいわれる。

わが国に必要な鉄道を完成するために、上記の鉄道敷設法があって、その第1条に敷設を予定された線路の区間が別表に掲げられてある。国鉄が新しく鉄道を敷設して営業をする場合は、必ずこの別表の区間から選ばれる。いいかえると予定鉄道線路でないと、国鉄は鉄道を敷設して営業できないのである。

時勢の推移や資源などの関係で、この別表でない線路が必要になった場合には、新たに国会の協賛を経て別表に追加してからでないとし、新線建設はできない。そこで時代の要請に応じて敷設法別表の改正がしばしば行われている。その変遷は別表のとおりで、178項(209線)で、その延長は約11,430kmに達している。

ここで問題になることは、敷設法別表に掲げられていない、同法の付則第2項に該当する線路である。すなわち「本法施行前鉄道建設費予算ヲ以テ帝國議會ノ協賛ヲ経タル鉄道線路ハ本