

を要請している。

次の「基本的運輸政策」の総論部分では、諸交通機関を国民全体にとって最低の経済的および社会的費用で活動させるためには、自由主義経済に基づく利潤目標追及とこれを調整する競争という方式を基礎として目的を達成すべきであることを主張し、このため交通政策は総合的な体制であって、かつ法制的規制による拘束はできるだけこれを少なくすべきであることを指摘している。また輸送サービスの利用者は、そのサービスの提供者が私的機関であると公的機関であるにかかわらず、その利用するサービスの提供に要する原価をできるかぎり負担すべきであるという利用者負担の原則をも強調している。

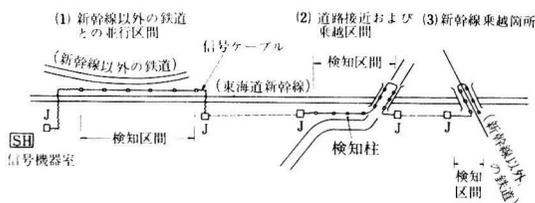
都市間輸送に関しては、主として公共交通機関（鉄道・トラック・バス・船舶・はしけ・航空機・パイプライン）に対する現在の政策が適切でないために、公正な競争による合理的な発展を阻害していることを指摘して、これらに関する法制、税制補助金制度等に関して多くの改善案を提起している。都市交通については、公共大量交通機関（鉄道・バス）の存続と拡張の必要を重視し、一定の条件の下に、これら公共大量交通機関の新設、改良、拡張等に対し、その工事費の相当大きな部分を補助することを要請している。労働関係については、交通における雇用政策の諸問題を解決するためには、労働の生産性向上をはかるとともに、技術的変革により影響を受ける労働に対し、これを公平に処理すべきことを主張している。

1963年ケネディ大統領は凶弾に倒れたが、この教書の提案は徐々に実現されつつある。鉄道に対する10%通行税の廃止、国内航空の通行税の軽減、運輸事業の減価償却期間の短縮等があるといふで行なわれたが、1964年7月には都市大量交通法(Urban Mass Transportation Act)が成立した。これは教書の提案に基づいて一定の条件を備えた都市公共交通機関の新設、改良、拡張に対し、工事費の $\frac{2}{3}$ を補助するため、3箇年間に総額3億7,500万ドルの支出ができることを定めた法律である。

参考文献 Dudley F. Pegrum; Transportation: Economics and Public Policy, 1963. (工藤和馬)

**げんかししょうほううちそうち 限界支障報知装置(新幹線用)** 新幹線以外の鉄道または道路が、新幹線の線路を乗り越しまたは接近している区間において、列車の脱線または自動車の転落等により新幹線の線路を支障するおそれのある箇所に設け、支障があった場合、この区間に進入する列車を\*自動列車制御装置によって自動的に停止させ、列車運転の安全を確保するために設けられたものを限界支障報知装置という。(図1・2)

図-1 限界支障報知装置設置例

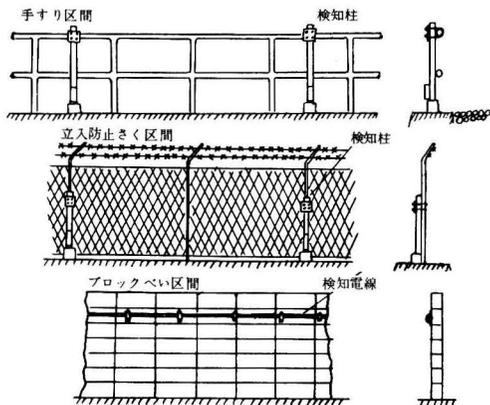


この装置は、新幹線の線路の支障を検知するために、**検知柱**(図-3)または**検知電線**を使用している。検知柱(太さ5cm角、長さ約1.1m)は、内部に1.6mmのビニル硬銅線を入れたプラスチックコンクリート製で、上部は手すりや\*立入り防護さくにUボルトで固定し、下部は鉄製わくにはめ込み、コンクリート基礎に固定してある。限界を支障して手すり等が倒れた場合、

検知柱が折れ、内部の電線が切断されるようになっている。しかし、わずかな振動などでは、折れないように下部のわくは余裕をもたせ、約10度以上傾いたときに、力がかかり約30度で電線が切断されるようになっている。

検知電線は、検知柱の設置できない箇所に設け、ビニル電線2本をビニル電線管に収めたもので、外力により検知電線が切断されることで支障を検知するようになっている。

図-2 検知柱・検知電線取付例



もし、列車または自動車が新幹線側に転落し、検知柱または検知電線に衝撃、これらを破損切断すると、信号ケーブルにより、もより\*の信号機器室に設備されている自動列車制御装置にその切断を伝え、この装置を設けてある区間に接する上下線の自動列車制御装置軌道回路に停止信号を現示させ、列車を停止させるようになっている。なお、この装置の構造上、停止信号を現示する区間は、普通10km程度になっている。

限界支障報知装置は、列車の脱線または自動車の転落等により線路を支障した場合のほか、人為的に検知柱・検知電線に衝撃を与えて破損させたり、リード線・信号ケーブルを損傷、切断した場合でも、自動列車制御装置軌道回路に停止信号を現示し、列車の運転に大幅な支障を与えるので、まぐら木交換、重量物運搬、土地の掘起し等の場合には、検知柱・検知電線・ケーブル等に損傷を与えないよう注意することが肝要である。(江崎 昭)

**げんかししょうきゃくしきん 減価償却資産** 固定資産は長期にわたり事業の用に供されるものであるが、土地以外のものは、使用または時の経過に伴い漸次その価値を減じ、最後には廃棄するか、あるいは更新しなければならなくなる。このような価値の減耗は、取得年度あるいは廃棄年度に一時にその全部が消費されるのではなく、長期間の使用に基づき徐々に消費されるのであるから、これを特定年度の費用として一時に計上することは、企業の期間的営業活動の成果を明らかならしめる会計の目的からみたととき、毎年度における費用負担の公平を欠き、損益計算上不合理である。

このような不合理を避け、固定資産の減価の費用を合理的かつ計画的に各利用年度に配分負担させる会計手続を減価償却といい、この手続が適用される固定資産を減価償却資産という。

図-3 検知柱構造

