

復旧修繕費をいう。

特別修繕費は車両管理上、計画的に施行を必要とする次に掲げる修繕費を原則としている。

1 車両の基本的な性能を改造せず、部分的な、ささの改造を目的とする工事で、その費額が別に定める金額以下のもの。

2 車両部品(原則として予備品となっているものを除く)のうち、恒常的に発生しないため、工場原価に異常値を示すことが予想されるものに対する経費で、別に定めるもの。

特別修繕費については、本社で計画するものと、支社で計画するものとに分かれ、その範囲および運用は次による。

1 本社で計画する特別修繕費は、車両管理上全社的な統制を必要とする修繕費で、その予算の運用は次による。

(1) 貨車(支社運用経費支弁のものを除く)。

本社計画経費のものと同方法による。

(2) 前号以外の車両。

予算の通達を受けた支社長は、工事施行後、車両が配属される箇所の担当役に予算を通達するとともに、施工工場に対しその写しをもって通知する。

2 支社で計画する特別修繕費の範囲は、前項以外のもので、その運用については支社長が定める。(林 勲)

とくべつしようきゅうし 特別使用休止 鉄道車両は、輸送量の季節的な波動、運転事故、天災等のため、やむをえず使用を休止することがしばしばある。このような場合には、省令(日本国有鉄道運転規則)に定めるところにより、使用休止中に生ずるおそれのある車両の機能または強度の低下を防止するための処置をとれば、その期間中の検査を省略し、あるいは、次の検査の時期を延ばすことができるようになっている。

特別使用休止は、車両の配置されている区長が、30日未満の期間を限って使用休止することをいい、車両は、区に収容のうえ、さび止め、部品の盗難・紛失防止、防じん・防湿等の手配をしなければならないことになっている。

特別使用休止を行なった車両は、交番検査と*仕立検査の期日を延長することができるが、これによって検査に必要な材料費や人工の節約がはかれることになっている。(佐々木 康彦)

どさんほんせん 土讃本線 予讃本線多度津駅から阿波池田・大杉・高知・佐川の各駅を経て窪川駅に至る線。香川・徳島・高知の3県を結ぶ重要線で延長198.9km、線路所属は土讃線、線路等級は多度津・須崎間は丙線、須崎・窪川間は簡易線である。

明治22年多度津・琴平間が讃岐鉄道株式会社によって開通、その後政府が買収、予讃線と呼称、昭和4年阿波池田まで開通、また大正13・3日下・須崎間開通、高知線と呼称、大正13・11高知・目下間、大正14・12後免・高知間、昭和9・10豊永まで開通、さらに昭和10・10三繩・豊永間が開通し、予讃・高知の両線が全通、ここに多度津・須崎間を土讃線に改め、昭和26・11窪川まで開通したものである。その後昭和38・12・18四国西部循環線の一部である窪川・土佐佐賀間の*中村線が開通したので、土讃線単独の線路名称を改め多度津・窪川間を土讃本線とし、中村線とあわせて土讃線所属とした。線名は、この線の経過地である土佐・讃岐(さぬき)の旧国名の頭文字をとった。

(高橋昌保)

としこうえん 都市公園 都市公園とは、現在のところ明確な定義がないが、[都市公園法(昭和31年法律第79号)]では[都市計画法(大正8年法律第36号)]のいう都市計画区域内に地方公共団体が設置する公園もしくは緑地で、その中に設けられた公園施設を含むものとされている。都市公園は各市町村

における分布の均衡をはかり、かつ防火・避難等災害の防止に役だつように設けられ、またその目的によって、児童用・近隣の居住者用・休息・散歩・運動等総合的な利用を目的とするもの、主として運動用等の都市公園がある。

都市公園の現況は、昭和36・3現在、全国で4,511箇所、14,387ヘクタールであり、都市人口1人当りの公園面積は全国平均2.1 m^2 で、都市公園法の規準6 m^2 のほぼ $\frac{1}{3}$ にすぎず、特に東京・大阪はそれぞれ0.5 m^2 、1.1 m^2 であり、大都市においては公園が不足していることを示している。(越智正英)

とりあつかいしゅうにゅう 取扱収入 旅客・荷物および貨物の取扱いにより発生する収入を運輸収入という。運輸収入は、また運送の直接的(運賃・料金)なもの、その間接的(雑収)なものに基準をおいた日本国有鉄道勘定科目により整理される。その科目は、運輸機関別(鉄道・船舶・自動車)に、旅客収入(項)については定期外運賃・定期運賃・(駐留軍旅客運賃)・手小荷物運賃・(駐留軍荷物運賃)・郵便物運賃・旅客雑収・荷物雑収の目別に、貨物収入(項)については小口扱運賃・車扱運賃・(駐留軍貨物運賃)・貨物雑収の目別に収入を整理し確定を行なっている。この科目の中で駐留軍後払運賃は、会計手続上の箇所が異なるものであるため後に解説するが、特にかっこを付けておいた。

運輸収入は、会計手続上取扱収入と純収入とに分かれる。取扱収入は、鉄道取扱いと自動車線取扱いとに区分し算定される。また取扱収入は駅(車掌区・荷扱所・貨物扱所・自動車営業所等の運輸収入を取り扱う業務機関および委託発売業者の案内所または営業所を含む。ただし、委託発売業者の扱分で社線発のものは含まない。)で取り扱った収入(以下これを[駅扱い]という)、鉄道管理局(以下これを[局]という)、または支社において取り扱った収入(以下これを[局扱い]という。)および本社の関係業務機関で運輸にかかわる収入の手続を行なうもの(以下これを[本社扱い]という。)の総体をいう。駅扱いの取扱収入を確定する箇所は局または支社の審査担当箇所、駅または営業所(自動車)別に整理計算を行なう。その整理方は、車掌の取り扱ったものは、その業務機関(車掌区・運輸区および管理所)の所在する駅または営業所に、荷扱所・貨物扱所等ならびに委託発売業者の案内所および営業所のものは引継駅とする。また、さん橋および船舶内で取り扱ったものについては、船舶の取扱収入として区分せず、航路の接続駅に繰り入れ、鉄道取扱収入として計算する。いい替えてみると取扱収入は、運輸収入について国鉄発のものを鉄道と自動車の取扱単位として整理し、鉄道対自動車および国鉄線対社線の清算をいっさい行わないものである。

次に各収入科目別の取扱収入が確定するまでの会計手続について解説することにする。まず駅は、旅客・荷物および貨物の取扱いにより発生する収入を科目別に現金と後払に整理し、旅客収入日報・荷物収入日報および貨物収入日報を作成し、関係の帳票とともに所属の局または支社の審査担当箇所に報告する。局または支社の審査担当箇所においては、それらの運輸収入について審査し、駅別に確定する。別に現金については、駅における分任出納役により収入伝票が切られ、短期負債の仮受金(款・項)・駅取扱収入金(目)に一括して決算手続が行なわれる。

局または支社の審査担当箇所は、前記した科目別、現金・後払別の運輸収入の審査確定額に基づいて、まず現金に対して仮受金に一括処理されたものを鉄道収入(款)および自動車収入(款)のそれぞれの各科目に振替整理を行なう。また後払に対しては、鉄道取扱いの場合、流動資産の未収金(款)・鉄道未収金