

構造についても、これによって調達・生産・販売の考え方とし、その過程順序にしたがって配列することになっている。

調達にあたる業務はこれを入・金・物の調達と、組織法規の制定、訴訟というような作用の調達とに分けて ① 促進 ② 人事 ③ 経理 ④ 需品の4つの大わけをもうける。

つぎに調達と生産との中間業務——これは広義の調達に含まれる業務であるが——として ⑤ 施設 ⑥ 車両船舶の2つの大わけをもうける。そして施設の区分に固定施設、車両船舶の区分に移動施設についての業務を組み入れる。

つぎに、生産業務として ⑦ 輸送、販売業務として ⑧ 営業の大わけをもうける。輸送と営業との分界はかならずしもはっきりしていないのであるが、通常、販売業務が生産業務を市場に連絡せしめる業務であると理解されている考え方に照応して、営業の分野を決定すべきである。すなわち輸送業務は、一応それ自体として直接の対外関係をもたないのであって、営業業務は対外関係をもつところの市場開拓、輸送予約その他の取引活動的業務と考える。ただ実際においては、的確な区分が至難なところも多く、便宜的な区分をせねばならないものもあるのはやむをえない。

以上の大わけのほかに、最初に、⑨ 総務という大わけがあるが、これは自部門をもうけるため必要となった業務、たとえば自部門内人事のような業務である。すなわち、仕事をするのに自分の腹ごしらえをしたり、身なりをととのえたりするのが⑨ 総務の業務に当り、その上で、いろいろな本来の仕事をするのが大わけ① ないし⑧の業務に当る。大わけ総務は、どんな仕事をする部門にも必要なもので、かつ共通な業務である。これを補助業務とも呼び、これだけを抽出して分類すると、分類が簡潔になるという分類技術上の利益もあるし、これは共通業務であるから各部門について比較して標準化したり、またこれはとかく放漫にながれやすいものであるから、この業務量をはっきり浮上らせ、各部門間の比較によってこれに対する監査をする手段に用いることもできて、そういう理由によって、とくにこの大わけをもうけている。

つぎにこれらの大わけの各区分項目をさらに分けて、中わけの区分段階として表のような業務区分を選定している。中わけにおいて、たとえば大わけ施設は ⑩ 庶務・⑪ 線路等10の中わけにわけが、⑩ 庶務は、その属する大わけ内の各中わけの共通業務あるいは総括的業務で、たとえば用地業務などを組み入れる。

この規格表は本社業務にも、地方機関業務にも現業機関業務にも、業務分類の規格として共通に用いられて、各分類の統制の役目をつとめている。またこれに付せられた分類記号が国鉄全機構にわたって共通して、大わけ・中わけの固有記号となり、分類整理番号となる。(岡村 浩)

きょうむれんくりょうきょうりょうひ 業務連絡旅行旅費

国鉄職員の業務連絡のためにする旅行に対して支給される旅費。業務連絡とは、事務分掌の規程に定められている業務についての連絡を意味する。しかし事務分掌の規程に定められている業務であっても、その旅行の内容、形態、業務の性質等を勘案してそれぞれ別個の定額を定めている。したがって業務連絡旅行旅費は、業務連絡のための旅行に対する旅費（連絡旅費）の一種であって、業務連絡のための旅行がすべて含まれているものではない。業務連絡旅行の旅費以外に連絡旅費が支給されるものには、測量旅行の旅費（次年度以降の計画工事および未指定工事の施行に必要な現地測量のための旅行）、近距離旅行の旅費（鉄道100km未満、軌道・自動車および船舶50km未

満、特殊船車20km未満および徒歩10km未満の旅行）、勤務地内旅行の旅費（勤務箇所の所在する市町村内の旅行）、一定区域内旅行の旅費（日常の業務が常に旅行を伴ない、その旅行先がたえず異動する一定の職種にある者の旅行）、常例業務旅行の旅費（旅行用務が常例的である者の旅行）、応急作業旅行の旅費（災害事故に伴う旅行）がある。（青木秀夫）

きょうりょう 橋梁（英）bridge 川、谷、海峡、湖沼あるいは交通路（運河、道路、鉄道）等を横切り、その下方に空間を存して建設された通路およびこれを支持する構造物の総称。上部構造と下部構造の2つの部分からなる。上部構造は交通物を直接支持する橋桁（はしげた）部分であり、下部構造はそれを支持する橋台、橋脚、基礎工の総称である。用途により道路橋、鉄道橋、水路橋、併用橋等があり、また比較的水の少ない地点、または街路等の上に架けられたものを陸橋または高架橋という。一般に使用材料により分類すると木橋、鉄筋コンクリート橋、鋼橋であって、それぞれ木材、鉄筋コンクリート、鋼材を主桁、主構の材料として使用したものである。そのほかプレストレストコンクリート橋、合成桁、アルミニウム橋等が用いられている。

下部構造は一般にコンクリート、鉄筋コンクリートが多いが鋼トレススル、あるいは石工とする場合がある。木橋は工事の簡易と工費の低廉なことにより、剛度、耐久性が乏しいにもかかわらず、現在でも道路橋としては数多く使用されており、また工事用、応急復旧用仮橋として使用されている。鉄桁としては、英国で1776年に架設された鋳鉄を使用したものを最初とし、その後錬鉄桁が使用されたが、現在はすべて鋼橋であり、鋳鉄、錬鉄は特殊な部分に用いられているのみである。石工橋として石、コンクリート、れんが等で築造された橋梁が小径間の桁橋、またやや大きな径間にはアーチ橋として用いられたものが多い。

構造型式による種別として支承条件により分類すると単純支持の橋と、外的不静定の橋に分けられる。前者には単純桁橋、単純トラス橋、ゲルバー橋、タイドアーチ橋、ランガー橋、ローゼ橋、フィーレンディール橋等があり、後者には連続橋、2ヒンジアーチ橋、固定アーチ橋、ラーメン橋、吊（つり）橋等がある。

上部構造の動・可動により大別して固定橋と可動橋とがあり、可動橋には旋回橋、昇開橋、跳開橋等があり、なおその他に輸送橋と称せられるものがあるが例は少ない。鉄道橋としては、明治5・9にわが国で最初の鉄道として開通した新橋・横浜間に23箇所架設されたが、全部木橋であり、そのうち六郷川橋梁は木造トラス橋であった。

鉄製鉄道橋としては明治7・5に開通した神戸・大阪間の武庫川、下神崎川、下十三川に錬鉄製ワーレントラス径間70'が用いられた。その橋脚は木杭の上に基礎コンクリートを施し、その上をれんが積層体を築造したもので、これが主要な構造物にコンクリートが使用された最初である。

鉄筋コンクリート鉄道橋としては明治37年に山陰線島田川に支間1.83mのアーチ形暗渠（あんきょ）が用いられた。

現在では本線路における支間3.5m以上の橋梁は、木造とすることを建設規程に禁じられており、それ以下の支間でも木橋はほとんどない。一般に鋼橋および鉄筋コンクリート橋が、その条件に応じて有利な方が用いられている。

国鉄では、橋梁とは1径間1m以上のものとし、橋台面間5m以上を甲、5m未満を乙と分類し、線路工作物として取扱っている。

国鉄の鉄桁は、昭和30年度末現在約24,860箇所、総延長