

という表現をしており、これにもとづいて整備基準で検査の種類を700キロ毎の点検、2,500キロ毎の点検、7,500キロ毎の点検および3万キロごとの解体整備の4種に分けて、それぞれ検査の範囲を規定している。そこでこの4種の検査については国鉄において、国鉄独自の必要性から前述のような検査の種別を制定し、道路運送車両法の趣旨にもとづいて組織的な計画整備を実施しているわけである。→道路運送車両法。(漆原英雄)

じどうしゃようひんのちょうだつ 自動車用品の調達(国鉄の) 国鉄使用自動車の部品は、その特殊性によって他の物品と調達方式および自動車営業所における取扱方法を異にしている。

1 自動車用品の取扱方法の経緯

戦後資材の供給力が需要をまかない切れないうちにもかかわらず、国鉄は昭和24年度に集中調達の方法をとったため、現場に対する配給が遅延することが多かったが、25年度には極力中央調達から地方調達に切り替え、さらに27年度第3・4半期からは、タイヤ、チューブ、フラップ、バッテリーの4品目のみを中央調達とし、その他をすべて地方調達品とするとともに、これらの配給を迅速に行うように努力してきた。調達方法についても単価契約を行うことができるようにし、また運転整備上、緊急に必要な部品を調達するときは、自動車営業所の物品出納役を地方資材部兼務者として、1両当り250円以内(のちに350円に改正)で、現地で購入できる体制をとった。

しかしながら自動車の車種形式は日とともに変遷し、現在においてもはなはだ複雑であり、また自動車用品の多くがその使用時期が不明であるため、計画的に準備することが困難である。また自動車営業所は路線の関係から、山間へき地に存在しているものが多い上、わが国における自動車企業の発展から、自動車部品の販売店がその発展とともに全国に散在しているので、用品庫から配給するよりも付近の販売店から入手した方が有利な面が多い。この特殊性に合わせて準備要求に関する事務の省略と、必要時期に必要な量を確保する方式により、貯蔵量を最小限度に止め、かつ用品取扱手続を簡略することを目的として、自動車用品の調達および出納方式については、29年度から一部の箇所においてつぎのような取扱制度を試行している。

2 調達方式

(1) 単価契約の実施手続

ア 公 告 単価契約の方法によって自動車用品を調達する場合は、契約担当役である地方資材部長が公告を行う。

イ 契約の締結 納入が決定した場合は、契約担当役である地方資材部長は契約書を作成し、契約当事者間において交換するとともに、契約書の写を作成して地方自動車事務所長・使用箇所長等関係の向に通知する。

ウ 納入指定書の発行 地方資材部長が発行し、これによって契約が確定する。

しかしながら自動車営業所は分散的に設置されており、地方資材部およびその下部機関である資材事務所ならびに用品庫の所在地から遠隔の地にあるものが多く、また自動車用品の販売網は全国的に分布されている。したがって自動車営業所のもよりの地区で調達できる場合で、その付近に地方資材部の下部機関があるときは、地方資材部長はその機関の長に、ないときは、自動車営業所の物品出納役にそれぞれ納入指定書の発行を委任することができる。

(2) 単価契約以外の調達方式

輸入車等に使用する物品で、とくに製作させる必要のあるものについては、使用箇所の長は必要の都度、所定の手続によ

って保転票に「出抜品」と赤書きして地方資材部長に要求し、地方資材部長は適宜な方法によって調達し配給する。

3 自動車営業所における自動車用品の取扱方法

自動車営業所における自動車用品の取扱方について(昭28・11・6資計第6,923号の3依命通達)によって自動車用品の出納は行われている。ただしこの取扱方は現在関東・関西両地方資材部管内の営業所においてのみ試行中であるが、近い将来においては全面的に実施される予定である。

(1) 自動車用品は貯蔵品出納帳によって出納整理をせず、すべて現品票によって受払を整理する。

(2) 請求および払出ならびに発生品の処理については、これを1枚の自動車用品領収票に記載することによって、その処理の経過をは握するとともに、これを車両別に行い、車両別原価計算に即応する体制をとっている。(清水光利)

じどうしゃりょかくうんちんりょうきん 自動車旅客運賃料金(国鉄の)

1 沿革ならびに適用法規

国鉄の経営する自動車の旅客運賃・料金は、鉄道と異なり国有鉄道運賃法の適用はなく、民間の旅客自動車運送事業と同様道路運送法の規制を受けることになっている。すなわちその運賃・料金の設定または変更は、運輸大臣の承認を得なければならぬ。現行の普通旅客運賃、定期・回数旅客運賃等については、一般乗合旅客自動車運送事業(乗合バス)として、貸切旅客運賃料金については、一般貸切旅客運送事業(大型貸切バス)として、運輸大臣の承認を受けて実施しているものである。

国鉄自動車は昭和5年の創業当初から昭和23・7までは、民間バス運賃との均衡をとりつつ独自の運賃を実施していたが、昭和23・7占領軍当局の指示もあり、民間自動車と同一運賃によることになり、昭和26・6現行の道路運送法の制定によって、民間バス業者とまったく同様の法的規制を受けることとなり、これと同一運賃体系をとることになった。

しかしながら国鉄自動車は、鉄道の建設代行線、または先行線・短絡線・補助線(併行線)または培養線を主たる使命として生れてきており、その性格上鉄道との関連性を無視することはできない。したがって鉄道の運賃制度を自動車の運賃制度として採用できるものは、そのままあるいは修正して採用されている。この点民間バスと多少趣をことにし、鉄道的色彩をもっている。例をあげると、定期旅客運賃、団体旅客運賃その他特殊割引運賃等がそれである。

2 自動車線普通旅客運賃

(1) 賃 率

基本賃率は北海道の自動車線(札幌線、長広線および日勝線を除く12線)および和歌山県の熊野線は、1km3円30銭(A級基準賃率)、その他の自動車線は、1km3円(B級基準賃率)である。実際に適用する賃率は、これらの基本賃率に対し山間地区割増(その勾配(こうばい)度によって3割以内の割増がある)、雪国地割増(北海道3割5分、青森・羽越・北陸地区1割5分、その他1割増まで)および関係地方の民間バス認可運賃等を加味したもので、1kmにつき2円60銭、3円、3円30銭、3円45銭、3円60銭、3円90銭、4円20銭および4円35銭を基本とした対キロ制運賃を、路線または区間(路線の一部)別に適用している。

例外として京鶴線、広浜線等の一部市内区間では、民間バスとの競合関係から区間制または均一制運賃を採用している。

1 自動車線全部同一賃率を適用しているものは少なく、吾妻線(103km)を例にとれば、基本賃率は3円であるが、長野原・