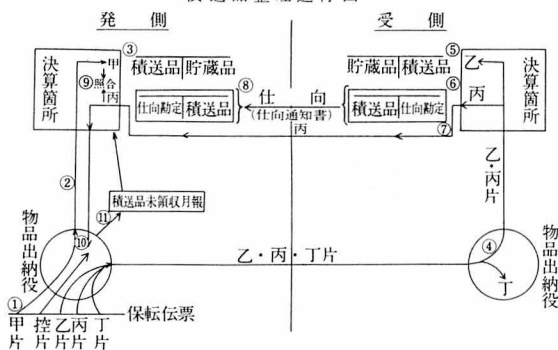


って控・甲・乙・丙・丁の5片からなり、この伝票による積送品の整理方は図のとおりである。

つぎに従来保転伝票の金額を更正する場合において、減額更正する場合は原保転伝票記載科目の逆仕訳で、受側から発側に返送の形態をとっていたが、昭和27年度からはこのような場合は、原受側から原発側への新たな保転として処理することにし、画一的な保転処理方により誤謬を極力防止することとし、また保転伝票の金額訂正も発側で各片(5片)を一筆で行う場合のほか、これを禁止し発側と着側で積送品金額に不一致を生ずることのないようにしている。

なお各物品出納役は毎月末に積送品未領収月報を作成して、地方資材部長または資材事務所長および会計長に提出し発側決算簡所の未整理積送品額と、発送元における保転伝票の領収書未着金額(積送品)との一致を照合するとともに、年度経過後も不一致のものは保転伝票ごとの明細書を付して、地方資材部長

積送品整理進行図



- ① 貯蔵品保管転換のため発側物品出納役が保転伝票を発行。
- ② 発側物品出納役は保転伝票甲片を発側決算簡所に提出し、甲・乙・丙・丁片は現品と同時に受側物品出納役に送付。
- ③ 発側決算簡所は甲片により日計表記載。
- ④ 受側物品出納役は現品を受入れたので、丁片を受入証拠書類とし乙・丙片を決算簡所に送付。
- ⑤ 受側決算簡所は乙片により日計表記載。
- ⑥ 積送品勘定をおこし仕向通知書により発側決算簡所に仕向。
- ⑦ 仕向通知書にその内訳として、丙片を添付して発側決算簡所に送付。
- ⑧ 発側決算簡所は仕向通知書により仕向勘定をおこし、日計表に記載。
- ⑨ 丙片・③により記載した日計表および⑧によりおこした日計表を相互に照合し、その一致を確認して丙片を発側物品出納役に返送。
- ⑩ 控片と丙片(領収書)により、受側到着および積送品整理済を照合確認して備てつ保存。
- ⑪ 発側物品出納役は、領収書未着の控片により積送品未領収月報を作成して、発側決算簡所および地方資材部に提出し、元帳との照合。領収書返送方の促進。不一致原因の調査等を行う。

または資材事務所長から資材局長に報告し、積極的な整理を行うことにしている。(市原高之)

せきたん 石炭

1 概要

国鉄用炭は列車運転用・船舶用・工場すえ付ボイラ用・電力用等として使用され、その消費量は減少傾向を示してはいるが石炭・練炭合わせておよそ600万t、金額にしておよそ320億円、国鉄経費の13%をしめ、国内石炭生産量の1割以上に及んでいる。したがって国鉄は電力・鉄鋼とともに石炭業界における3大需要家であり、戦前から国鉄用炭の価格は市況を左右すると称されている。国鉄経営にしろる石炭の比重から見て、国鉄用炭の高単価は運賃の値上げを招来したこともある。国鉄用炭は国内炭・練炭・外地炭等の購入炭と志免鉱業所の生産炭で

まかなっており、産地別、炭田別の使用範囲はつぎのようである。

九州炭	37% (西部・関西・中部支社管下および東鉄の一部)
北海道炭	29% (北海道・東北の全部と関東・中部支社管下の一部)
常磐炭	7% (関東全部と中部・東北支社管下の一部)
山口炭	1% (西部の広島地区および関西支社管下の一部)
練炭	25% (全線)
その他	1% (特定地区にて使用)

上記のようにわが国の炭田のほとんどが使用の対象となっており、北海道炭と九州炭の使用限界は輸送距離から考慮して関東地区で、境界線が引かれる。

またこれを品質的にみると、わが国の最高級品としての夕張切込炭7,600kcal/kgの瀝青(れきせい)炭から、4,600kcal/kg程度の褐炭まで使用されており、発熱量や炭質の相違、とくに三池炭のような粘結炭および粉炭はこれを混炭することによって、使用の合理化を実施している。なお微粉炭は練炭として転用され、最近に至って機関車性能の向上と、隧道(ずいどう)・勾配(こうばい)区間その他作業困難な線区での乗務員の労力軽減と、あわせて燃料節約を目的にB重油年間およそ5~6万klを練炭と併燃しているが、これに使用する練炭は燃焼上火もちのよいものがよく、乙種練炭より甲種練炭がよい成績を示している。各炭種による使用状況はつぎのようである。

褐炭(かったん)は亜炭より炭化の進んだもので、色は褐色または黒色、常磐炭・宇部炭は大部分これである。発熱量が一般に低く国鉄においては一部を除いて点火・保火その他雑用に使用されている。

瀝青炭は低度瀝青炭および高度または半瀝青炭に大別され、いずれも黒色で光沢があり、揮発分少なく発熱量は高い。一般には発熱量が漸次高くなるにつれて粘結性が伴うが、低度瀝青炭はこれが少ないため、機関車用には大部分これが使用されている。

粘結炭は一般に高度瀝青炭に多く、三池炭はその代表的なものである。単独で使用することは困難で、他の石炭と半々くらいに混炭使用している。

微粉炭は石炭を100~200メッシュで通した微細な粉状のものである。機関車としては取扱の面倒と、通風による飛散損失が多いのではとほとんどそのままでは使用していない。

甲種練炭は主として無煙系の石炭を主原料とし、一部粉炭または微粉炭を混合して製造したもので、7,000kcal/kg以上の発熱量を有し、ばい煙防止によるサービス向上、乗務員の労力軽減とあわせて機関車性能の向上のために使用されている。

乙種練炭は本邦産の瀝青炭および褐炭の粉炭を、主原料としてつくられており、6,000~6,800kcal/kgの発熱量を有し、乗務員の労力軽減と機関車性能の向上の目的に使用されている。

マセック練炭は、練炭の形成がアメリカにおける練炭会社の商品にまねているからこの名がある。国鉄における大部分の練炭はこの形が採用されている。

ピッチ練炭は、練炭の製造にあたって、結合剤としてピッチを使用しているところからこの名がある。国鉄の練炭はすべてピッチ練炭であり、年間の使用量は約130万tである。

国鉄の標準炭とは、炭質の良否を比較検討する場合に行う試験(ふん)試験において、基準炭となる石炭を標準炭といっている。