

常磐の主要地区には、地方資材部の山元駐在員が常駐し、良質炭の確保に努めている。坑所納の場合は資材部の検査計画にもとづき、山元駐在員が抜打的に試験車を選定し、これを検炭施設のある用品庫に回送する。ここでカロリー・粉分率（塊炭中の粉炭）・微粉混入割合（粉炭中の微粉分）・濡分・重量の検査をする。場所納の場合は1船ごとに、揚地用品庫で規定の試料を採取し、上述の検査を行う。検査の結果仕様書に適合しない場合で、使用上さしつかえないものと認められるものは、契約価格より別記「値引条件」のような値引額を決めてこれを受領し、使用にたえない場合には排却する。検査の回数は月に3回以上行い、検査成績の平均値を毎納入数量に適用する。FOB・場所納の場合には、1船ごとの検査結果をその1船全部に適用する。値引額は地方資材部で、翌月上旬までにとりまとめて報告し、代金支払ごとに炭代から相殺する。炭況の変動に伴ない検査結果の適用方についても変遷がある。昭和26年度までカロリーの値増制を採用したのは、炭質の向上をはかるためである。なお微粉引制を採用したのは、昭和28年度上期から運転用炭の効率減を考慮してのことである。

4 需 給

石炭の需給計画は使用箇所から準備要求が提出され、これを基礎として購入配給計画を決定する。

(1) 運転用炭

国の経済活動すなわち生産→消費および人口推移等の想定により輸送量を決定し、列車計画をたて石炭使用量が算定される。運転用炭の中には純運転用・排雪用・入換・点保火用がある。

(2) 発電用炭

電車・電気列車の運転計画に伴ない電力需給計画が策定され、主として水力電気の不足を火力発電により補充するため使用されるもので、石炭使用計画は発電用水の流量（過去5箇年の平均水量）算定により決定される。その他輸送量増減のほか天候に支配されるので、要求に対する消費実質は大きな差異の起るのが通例である。

(3) 船舶用炭

運航用・停泊用・小蒸気（タフボート）用とに区分され、主要航路は宇野・高松航路および青森・函館航路である。これらの運行計画はいずれも列車運転計画にもとづいてなされるので、船舶用炭消費量も運転用炭と比例して増減する。

(4) 工場用炭

鍛冶用と動力ボイラ用とがあって、新設工場または作業量の急増のないかぎり使用量に変化はない。

(5) 雑用炭

運転・発電・船舶・工場用以外のものを雑用といい、主として暖房・浴場・湯呑所用および工事用である。

5 配 給

使用箇所の要求にしたがって配炭することが最もたいせつであるが、購入技術上要求にそえない場合もある。

(1) 坑 所 納

国鉄は原則として坑所貨車乗渡して購入し、地内使用箇所または積地港頭まで自家輸送をしている。

(2) 場 所 納

主として島または海岸炭坑で貨車輸送に不便な坑所の石炭は、運賃諸掛いっさい売主負担（炭価に含まれる）とし、国鉄指定の場所へ持込んで検収されるものである。

(3) 保 転 炭

坑所納炭は坑所貨車乗渡して検収され、地内消費を除いて海送にかかるものは積地港へ、または他管内へ貨車輸送されるの

であるが、A物品出納役からB物品出納役に貯蔵品の保管を移す場合を保転炭と通称する。

(4) 混合炭（混炭）

使用箇所において使用目的に合わせ、上級・下級炭または塊・粉・切込炭割合を能率的に混合する場合、および海送にかかるものは炭種が数十銘柄あるので、これを混炭して2～3種の規格を設けた方が取扱上合理的であるので、現在はつぎのように区分されている。

ア 北海道炭

小樽切込・室蘭切込とともに混合後6,700～6,800カロリー、塊・粉別割合は65:35となるようにしている（切込炭は契約銘柄の中にもある）

イ 九州炭

戸畑積出は九州第1号混合炭6,400カロリー、第2号混合炭は6,100カロリー、ともに塊・粉割合55:45である。西戸崎積出は志免鉱業所にかぎられているので、志免洗粉6,700～6,800カロリー、志免塊6,500カロリー、志免切込6,550～6,650カロリー、塊・粉割合50:50規格としている。

(5) 保持日数

通常機関区は7～8日分を基準保有量とし、使用状況によって配炭所から補充する。おおむね上期末全国貯炭量は下期一般貨物の輸送繁忙、石炭需要期の炭価高、荒天期における海陸輸送難等を考慮して、最低45万t年度末貯炭30万tを基準とし、上期末貯炭の45万tの一部は東北および裏日本各配炭所に重点貯炭し冬期対策用としている。

6 石炭荷役契約

国鉄用炭の荷役はつぎのとおりで、随意契約方式によってその作業を請負わせている。

(1) 船舶積込港の積込作業

(2) 船舶陸揚港の陸揚作業および貨車積卸作業

(3) 連絡船使用炭の積込作業

(4) 以上各号に付帯する作業

昭和32年度においては、約850万t、7億円を契約した。

7 石炭海運契約

積地の港頭から揚地の港頭までの、海上運送の請負契約をい、一般公開競争入札によって契約相手方を決定している。昭和32年度においては、約190万tを34社に分割して契約し、総額約14億円である。

8 陸 送 炭

山元の発炭から消費地の着駅まで、また山元の発炭から船積のための最寄港まで、および消費地最寄の港頭から消費地の着駅まで、鉄道によって輸送される石炭をいう。

9 海 送 炭

生産地の最寄港から消費地の最寄港まで、船舶によって輸送される石炭をいう。昭和31年度の輸送実績は約172万tである。

10 志免鉱業所

(1) 沿 革

志免鉱業所はもと海軍省所管の炭坑であったが、終戦後運輸省に引継がれ、現在は国鉄によって経営されている。海軍炭としての起源は、明治の初期には軍艦用の燃料は国内に適格炭がないため、英国炭を使用していたが、国防上国内で燃料炭をまかなう必要にせまられ、各所で炭質調査の結果、当所の炭質が適当であることに着目されて、明治21・1に海軍予備炭山に指定され、翌22・7から採炭に着手し、爾来66年間わが国唯一の国営炭として発展してきた。