

請負させた物品、部内で製作した物品（製作貯蔵品となるものを除く）および鉱業所で生産した石炭ならびに寄付を受けた物品等で、明らかに新品と認められるものを編入する。このうち部内製作品とは、印刷場で製作した乗車券、運輸帳表類、被服工場で製作した被服類、製材場における製材製品等をいい、車両工場および自動車工場における製作貯蔵品は除かれる。

イ 乙種貯蔵品 再用品をいい、工事・工作・発電機・採炭等の工事を行った際の発生品で部内で再使用できるもの、または器具備品の用途がなくなった場合で部内でなお再用できるもの、およびその他の理由で取得した物品で、部内で再用できると認められる物品をこれに編入する。

ウ 丙種貯蔵品 売却の対象となる物品をいい、部内で使用見込のないものと認められたもの、および荷主不明荷物、遺失品等をこれに編入する。

エ 製作貯蔵品 車両工場（工場の修繕受持区を含む）および自動車工場において車両・船舶・自動車等の製作改造および修繕のために要する物品を、あらかじめ工場または自動車工場で計画的に製作し、貯蔵品に編入したものをいう。

以上の整理区分による貯蔵品の分類は、貯蔵品の管理統制のための分類であって、購入品、製作品等の新品が何ほどあるか、再用品が何ほどあるか、または売却対象品が何ほどあるかは握することは、貯蔵品の需給計画から、また品質管理および価格評価の上から必要である。貯蔵品の勘定科目の款は昭和28年度までは、1貯・2貯・工貯等の保管区分によって分けていたが、これでは製作品は工貯の中に含まれ、工貯の決算額をみても購入品と製作品を区別しては握できず、また2貯の決算額についても甲・乙・丙貯の決算額は握できなかった。ところが、28年の改正で保管区分別の金額については、貯蔵品受払残高報告が箇所別に提出されるので、29年度からは、貯蔵品科目の款をこの整理区分によって分け、甲種・乙種・丙種および製作貯蔵品別の受払残高を決算表上においては握できるように改められた。

2 貯蔵品の帳簿価格

(1) 甲種貯蔵品および製作貯蔵品 甲種貯蔵品については購入価格または見積価格に用品割掛を付加した価格・落成価格・生産価格もしくは出納単価による価格とする。

ア 購入価格 購入契約または製作請負契約によって契約の相手方ととりきめた価格。

イ 見積価格 物品の購入契約が締結されている場合で、その物品を納期の始期の前に納入させるとき、および納入の際に代価の判明しないとき、ならびに単価その他細目の交渉中において緊急の必要により、その目的物を使用する必要が生じたため、受入れる場合等を見積受入れといい、この場合には契約担当役が受入単価を指示して、この単価によって見積受入れを行う。この単価を見積単価といい、契約単価の判明しているときは契約単価とし、判明しない場合で出納単価のある場合はこれにより、ない場合は最近の調達価格による。

ウ 落成価格 工場等において製作した物品の工事代（材料費＋工費）であるが、製作貯蔵品の場合は、予定単価を設定しておき、この予定単価によって貯蔵品に編入することにしていく。そして工場勘定の収支差額は予定単価を逐次改訂することによって、調整している。

エ 出納単価 一定期間内に納入する同一品種の貯蔵品について、物品の出納整理・予算運用の便宜のため、あらかじめ購入平均単価を推定しこれに用品割掛を付加して定めた標準単価であり、現在ではレール類および同付属品類、分岐器類、まく

ら木類、鋼材類、車両用および自動車用タイヤ、燃料油、被服および被服材料、石炭の約200品種500点について適用している。

オ 生産価格 炭鉱等で生産する石炭類の価格で、その算出基準は部内的には設定されていないが、昭和23年総理庁令第14号の鉱業原価計算要綱によって、一般鉱業者と同様の生産価格を算出して本社から通達し、この価格によって貯蔵品に編入している。

(2) 乙種貯蔵品および丙種貯蔵品 受入れる場合見積りにより受入れるときの価格は、とくに定める場合のほか、乙種については甲種の $\frac{1}{5}$ 、丙種については甲種の $\frac{1}{20}$ を基準としている。ただしくず類については時価を基準としている。とくに定める場合とは、交付材料（車両等の製作を請負させた場合に、国鉄から製作に要する材料を業者に支給するもの）の価格を統一するために古輪軸等の価格を一定したこと、出納整理を簡単にするために売却予想品の額を握するために、統一した価格を定めてあるものをいう。この単価を整理単価と称している。

（清水光利）

ちたんしじにっすう 貯炭支持日数 機関区または配炭所が貯炭している石炭量を、1日当りの使用計画数量で除したものの支持日数には機関区支持日数、配炭所支持日数、国鉄合計支持日数の三者があり、使用および配給計画の基礎数値として利用されている。支持日数は貯炭箇所の容量、荷役設備および能力等によって異なるも、機関区においては混炭による使用の合理化をはかるため、約5～7日間を、配炭所においては配給の弾力性を保持するために約20日間を、国鉄合計では約27～30日間の保持が理想とされている。支持日数は毎日現場機関の当直者から、関係箇所に報告されており、つぎのような方法で計算している。

$$\frac{\text{貯炭量(その日の24時現在の貯炭量)}}{\text{1日当りの使用計画数量}}$$

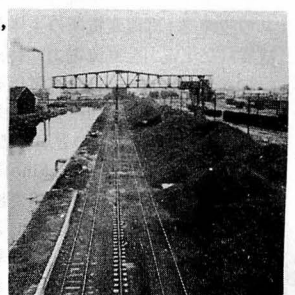
（野村正義）

ちたんば 貯炭場 (英) coal yard 石炭を貯蔵して置く場所。

一般には需給の調整あるいは、ある交通機関から他の交通機関へ積替える場合の輸送調整のため必要である。

鉄道では自家用炭の需給調整のため用品庫・機関区等に貯炭場を必要とし、また船車連絡駅、すなわち石炭積出港、あるいは荷揚港などで貯炭場を必要とする。港頭貯炭場は輸送調整のためだけでなく、一般の需給調整のためにも利用されることがある。

貯炭場の積卸しについては、もちろん直接積替えが好ましいが、輸送単位の差（たとえば8,000tの貨物船に積込むには石炭列車8～12個列車を要する）および天候その他障害等の調整をするため貯炭場が必要となる。米国等では、この貯炭場の積卸し作業を節約すると同時に機動性を持たせるため、車上貯炭と称し、



貯炭場

貨車に積んだまま留置しておくのであるが、これには多数の貨車と用地・軌道に大投資を要するのでわが国では実施されていない。

貯炭場の能力は一般に2.5t/m²、年間10回転とし、年間能力