

ている場合の準備要求の数量には、使用する数量を全量要求する使用要求と、貯蔵品の保有量の限度を定めておき、貯蔵品の手持高に対する不足分を要求する充足要求との両者があるが、国鉄においては前者によっている。

なお準備要求の提出を求めなくても、その需要量がは握できる運転用の石炭および油脂類および手持品を使用するのみで、これが充足を必要としないものについては、準備要求を省略することとしている。

- オ 準備要求の調整
- カ 重要品目の準備要求の修正
- キ 準備要求の更正
- ク 準備計画
- ケ 購入物品の納地区分
- コ 調達委託 他の準備計画者に調達を委託することを有利とするものを、準備計画者間で相互に委託することをいう。

(4) 充 当 準備計画者が配給を担当する地方資材部長等に、準備計画の内容を通知することをいう。

- (5) 簡易な準備要求および充当
- (6) 年度末報告

3 物品準備体制 国鉄における物品の準備体制は、集中的に調達し、貯蔵し、これを配給することを原則としており、中央調達品は本社資材局長が調達するものとし、地方調達品は地方資材部長等が調達することとしている。資材局長または地方資材部長等は準備要求者から提出を受けた準備要求書により需要量をは握し、在庫品その他を勘案の上調達計画を策定しその調達をはかる。調達した物品は用品庫に納入され、第1貯蔵品として保管される。この第1貯蔵品は使用箇所からの請求に応じ、物品出納長の出納命令にもとづいて配給される。配給を受けた使用箇所においては、第2貯蔵品または工場貯蔵品もしくは炭鉱貯蔵品として保管される。ただし調度用品については決算品として保管される。これらの物品は工事担当者等の請求に応じ、分任出納長の出納命令にもとづき払出しをしている。これを要約すれば、あたかも一般市場における問屋→小売業→消費者の関係と似た第1貯蔵品→第2貯蔵品等→使用者となっており、貯蔵品の回転をはかりながら調達し、配給する態勢を形成している。貯蔵品を保有するという事は、資金を固定することであり、かつ物品の品質を自然損耗するおそれもあるので、物品の準備に当っては、貯蔵品の回転率を考慮して、なるべく少量の貯蔵品で運用するようにならなければならない。しかしながら少量の貯蔵品で運用するという事にも、おのずかによる限界があり、集中的な物品の調達をする組織で、大量購入による利益を追求する態勢にありながら、これが利益を期待することが困難なような調達をしてはならないので、この限界が問題である。貯蔵品の保有制限には、予算総則において定める年度末保有制限額があるが、これは年度末という一定時点における制限であるので、常時における貯蔵品の保有を規制することはできない。したがって年度末保有制限額とは別に、常時における保有を制限し、経済的な貯蔵品の運用をはかる必要から、第2貯蔵品について適用する常時保有制限額、および特定品目について、物量でその保有量を定める基準保有量の制度を昭和26年に制定し、貯蔵品の合理的保有を期している。(大西照夫)

てつどうほうきるいしょう 鉄道法規類抄 法令・告示・公示・達・通達・通報等のうち、法令・告示については、鉄道業務に必要なもの、公示・達・通達・通報等については国鉄の業務を遂行するための基礎となるもので、一般に関係あるもの(一時的な施行を目的とするものを除く)を集めたものであって、総

裁室文書課長が編さんする。第1編総則、第2編文書、第3編運輸通則、第4編旅客、第5編貨物、第6編運転、第7編船舶、第8編工作、第9編工作図面、第10編工事、第11編工事図面上下、第12編電力、第13編通信、第14編電気図面、第15編経理、第16編運輸帳表、第17編連絡運輸、第18編国際連絡(欠)、第19編通関(欠)、第20編物品、第21編物品規格上下、第22編物品規格図面、第23編厚生労働、第24編自動車、第25編索引等計25編がある。

規程類抄は地方機関の長の達等を抜すいし、集取したもので、その機関ごとに編さんされている。(島方利三郎)

てつどうホテル 鉄道ホテル 鉄道運送と密接不離の関係にあるホテルで国鉄所有のもの。現在は奈良市大乗院跡に設けられている奈良ホテルだけが残っている。これは初め関西鉄道株式会社において計画したもので、明治40・10同鉄道の買収とともに、その計画を鉄道省において引継ぎ、明治42・10工事が完成したので、その経営を大日本ホテル株式会社に請負させた。その後大正2・4から鉄道省の直営となり、第2次大戦終戦後またその経営を日本交通公社に委託し、さらに昭和31・3・1から都ホテルに委託され今日におよんでいる。客室数52、宿泊定員93人。なお鉄道ホテルには明治35・11山陽鉄道が建設し、明治39・3鉄道国有法の実施により鉄道省の経営となった下関駅構内の山陽ホテル(昭和20・7戦災で焼失)と大正4・11から昭和8・11まで精養軒で経営していたものを引継いで同年12月から昭和20・5戦災で焼失するまで東京駅階上に東京鉄道ホテルがあった。山陽ホテルはわが国鉄道ホテルのはじめであった。(橋本外喜久)

てつどうむせん 鉄道無線 鉄道の安全・運転確保ならびに旅客サービスに使用される無線通信をいう。私鉄の場合は移動無線が多い。

国鉄における無線は災害の際交通の確保を期するために、通信線路の施設困難な箇所または移動体に対する連絡用として、また年々雪害常習区間等に施設している。近年になり多重通話路を必要とする区間に有線通信施設を行うよりも経済的に低廉な極超短波多重無線を施設している。すなわち目的用途によって種々区分して施設している。

国鉄無線の構成

1 無線電信系

幹線系 旧鉄道局所在地

支線系 鉄道管理局所在地、主要地

2 無線電話系

中継線系 局地線系 移動系 送電線保守系 操車場移動系。

一般に無線に使用される周波数は次のようになっている。

| 周波数区分 | 称 名 | 周 波 数 範 囲 | 波 長 区 分 |
|-------|-----|---------------------|----------|
| 超 長 波 | VLF | 20 Kc/s 以下 | ミリメートル波 |
| 長 波 | LF | 30~300 Kc/s | キロメートル波 |
| 中 短 波 | MF | 300~3,000 Kc/s | ヘクタメートル波 |
| 短 波 | HF | 3,000~30,000 Kc/s | デカメートル波 |
| 超 短 波 | VHF | 30~300 Mc/s | メートル波 |
| 極超短波 | UHF | 300~3,000 Mc/s | デシメートル波 |
| | SHF | 3,000~30,000 Mc/s | センチメートル波 |
| | EHF | 30,000~300,000 Mc/s | ミリメートル波 |

この周波数帯の内国鉄で使用しているのは VLF から SHF にわたっている。また使用する変調方式には振幅変調 (AM, BSB, SSB)、周波数変調 (FM, PM)、時分割変調 (PTM) 等がある。→固定無線。移動無線。(柴内五郎)

てつどうもう 鉄道網 (英) network of railways 鉄道線路