

部資材課および経理資材所において処理している。なお、資材の調達については、原則として現在線の地方資材部が担当している。

予備品については、*車両予備品と工場予備品の2本建てとなっている。すなわち、新幹線車両の日常の保守は、運転所において定期検査等を行ない、故障箇所は部品交換によって修繕し、*全般検査に該当するものについては、浜松工場で検査および修繕を行なうこととなっている。なお、車両予備品は、経理資材所に常備してある。

(5) 営業

営業関係業務のうち、列車乗務員に関する業務および営業指令業務は、営業部において所掌しているが、乗車券類の割当業務、団体および貸切旅客の窓口業務、鉄道公安業務全般、構内営業、鉄道広告および高架下の貸付けについては、現在線の鉄道管理局に委託している。なお、駅は鉄道管理局の所属である。

(6) 運転

運転およびその保安に関する諸計画ならびにその連絡調整および列車運行ならびに車両の修繕計画等の業務は、運転車両部において所掌しているが、新幹線車両の修繕は浜松工場で担当している。

(7) 施設

施設の保守計画の策定、連絡・調整・指導、開業後の手直しその他の改良工事の連絡調整および計画、設計等の業務は、施設部で所掌しているが、事務所・駅等の建物の保守および機械設備の保守は、現在線に委託し、その計画業務のみを施設部で行なっている。

(8) 電気

電力・信号・通信全般にわたって、その機能を総合的に検査し、保守計画等のデータ管理を行なう検査業務と総合的な検査に基づいて技術管理を行なう保全業務は、電気部で所掌しているが、送電線路および駅等の電燈・電力設備の保守等ならびに電力需給および電波管理に関する法令事務については、現在線側に委託している。なお、改良工事等については、施設と同じである。

(9) 保安

運転・施設・電気関係業務は、列車の運転保安につながるものであり、しかも相互関連が深いことから、これを総合的にはあくする保安業務は、保安管理室で所掌している。

(10) 現業機関

現業機関として、経理資材所(東京・静岡・名古屋・大阪)、車掌所(東京・大阪)、運転所(東京・大阪)、保線所(東京・静岡・名古屋・大阪)および電気所(東京・静岡・名古屋・大阪)がある。

保線所の下に保線支所(12)および機械軌道支所(6)が、電気所の下に電気支所(10)および電気作業支所(4)がある。経理資材所の業務のおもなものは、資金計画の作成、支出の調定、支払の命令、収納命令、契約の審査、物品の納納・保管および配給ならびに地方調達品(地方資材部長が購入するものを除く)の購入等である。なお工事その他の契約を審査する契約審査役が各1人ずつ置かれている。車掌所・運転所・保線所および電気所の業務のおもなものは、現在線の車掌区・運転所・保線区および電気区の業務とほぼ同じである。——軌道試験車(新幹線の)。車体の気密。前頭排障装置。東海道本線(新幹線)。列車運行記録装置。列車無線。

参考文献 加藤一郎監修 東海道新幹線(高速と安全の科学)。

(城重美男)

とうかいどうほんせん 東海道本線(新幹線) 東海道本線に並行して東京・新大阪間に敷設、昭和39・10・1開業した広軌別線の名称。

東海道本線は、京浜・名古屋・京阪神等の産業経済上最も重要な地区を結ぶ重要交通路で、日本の動脈としての使命を果たしてきた。その沿線は、わが国産業経済の最も重要な地域をかかえており、工業生産額も全国の70%を占める製造工業の中心地帯となっている。したがって交通量は、きわめて大きく、この地域の輸送を引き受けている東海道本線は、年々種々の施設を増強し、特に昭和31年には全線電化を完成して輸送力も一段と強化し、狭軌複線鉄道としては世界最高の能力を発揮してきたが、その輸送力の増加は輸送量の増加に及ばず、輸送のあい路は年々はなはだしくなっている状況にあった。その対策として列車の増発、連結両数の増加、全線電化による速度の向上等量的にも質的にも最大の努力を払ってきたが、輸送力は全面的に行きづまり、列車を増発する余裕はなくなってきた。重要幹線である東海道本線が行きづまっていることは、ひいては全国鉄の輸送に重大な支障をきたすことであり、これはひとり国鉄のみでなく国民経済にとっても重大な問題である。ここにおいて東海道本線の抜本的な輸送力増強対策として、もう1線を東海道本線に並行して新設する以外に輸送力増強の道はないとして、東京・大阪間に1線増設を計画、広軌複線により増設された線が東海道本線(新幹線)である。

その運営については、東海道本線の輸送力増強対策としての趣旨から、現在線と有機的な関連において総合的に運営するのが最も合理的であり効果的である。この趣旨から新設した線は東海道本線とは別な新設線路ではなく、東海道本線の複々線として運営することが、その目的にも合致することとなる。このようなことから新設線は東海道本線の複々線工事として運輸大臣の工事認可を受けて工事を完成した。したがって開業後の正式な線路名称(昭和26・8日本国有鉄道公示第17号)としては東海道本線の複々線であるため、在来の東海道本線と全く同じ(このような例は他にもある。例一東京付近における中央本線電車急行線)である。しかしながら新設線は高速度の列車運転を行なうことを目的としたため、地理的に必ずしも在来線と完全に並行しているわけではなく、また在来線との連絡をはかる等のため、新大阪駅・新横浜駅あるいは岐阜羽島駅が設置され、列車も新しく設計された高速度運転にたえる別の車両によって運転されることもあって、制度的には在来線と区別した措置をとる必要があり、なんらかの区別をしておくことが利用者にとっても便利であるので、運営上の措置として新設線を東海道本線(新幹線)と呼ぶこととしたもので、東海道本線現在線と区別するための通称である。東海道本線(新幹線)は以上のようなことから、東海道本線の複々線工事として完成したものであるが、輸送力の画期的な増強をはかることを目的とし、このため東京・大阪間を3時間をもって接続するため全線を高架とし、車両・線路その他施設もすべて新しく設計検討されたうえ作られたもので、現在鉄道施設としては世界最高のものである。(高橋昌保)

とうきょうモノレール 東京モノレール

1 事業者の概要

名称 東京モノレール株式会社、本社 千代田区平河町、資本金 25億円、おもな事業 地方鉄道(跨座式)・自動車運送事業・売店経営、鉄道従業員 171人、保有車両 電動客車 33、内燃機関車 2。

沿革 昭和34・8・7日本高架電鉄株式会社として設立、昭和36・12・26羽田空港・新橋間14.2km免許、昭和39・6・16現在名