

**えいぎょうしょ 営業所** 国鉄の鉄道管理局の現業機関。旅客・荷主の利便のため、停車場以外の場所において旅客・荷物および貨物の取扱をするために設置した機関である。鉄道連絡船の発着地点に設けることとしているが、その地点には鉄道の駅があることが多いので、現在では大畠・小松港間航路における小松港営業所だけである。戦前は釜山、大泊港にもあった。なお昭和26、7年ころ存在していた地方営業事務所の下部組織であった営業所とは、その性格を異にするものである。

営業所には駅長が置かれ、鉄道管理局長の指揮を受けて助役・予備助役・駅務掛・予備駅務掛・駅手・予備駅手を指揮監督し、営業所に属する一切の業務を処理している。これらの職員を営業所従事員といい、また運輸従事員とも呼んでいる。(宮坂正直・森 梯寿)

**えいぎょうせん 営業線** 鉄道線路で旅客または貨物の運輸営業を行うことを公示した線路の区間をいう。

営業線はこれを一般営業線・旅客営業線・貨物営業線に区別することがある。一般営業線は旅客・貨物ともに取扱うこととされている線で国鉄線の大部分がこれに属する。旅客線とはもっぱら旅客および手小荷物だけの運輸営業を行う線として公示された区間をいい、東京・品川間、東京・秋葉原間などはこの例に属する。貨物線とは品川から新鶴見操車場を経由して鶴見に至る線のように、もっぱら貨物の運輸営業のみを行う線として公示された区間をいう。

営業線は旅客・貨物の運輸営業を行うこととして公示されたものであるから、その窓口として駅が置かれ、営業キロ程が定められる。営業線がどれだけあるかは営業キロで表わされている。

営業線はまた本線と側線とに区別することがある。この場合本線は営業キロ設定の基準となる線を指し、また側線は専用側線、事業用側線を除いた側線を指す。なお場合によってはこの営業キロ設定の基準となる本線だけを営業線と称し、構内側線と区別することもある。(森 梯寿)

**えいぎょうそうこ 営業倉庫** 倉庫業者が寄託をうけた物品を保管する施設で、その構造は倉庫業法施行令で定められている。一般的には普通倉庫・冷蔵倉庫・水面木材倉庫に大別される。営業倉庫に寄託された物品の保管料は倉敷料ともいわれ、倉庫業法によって基準料金制度が行われている。国鉄ではその倉庫営業規則によって倉庫営業をいとなむ倉庫を営業倉庫という。(山本英一)

**えいぎょうていし 営業停止** 駅または線路における旅客または貨物の営業を一時中止すること。事故による災害のため営業を中止するものを営業停止といい、駅または線路の利用状態、運輸上のつごう等により中止するものを営業休止と称して休止と停止とを区別することもあるが、一般的には必ずしもこのように区別せず、営業停止または休止と称している。国鉄においては営業停止または休止の場合は、国有鉄道公示として官報により公示するほか、必要な駅にこれを掲示する等の方法を講じ利用者への周知をはかっている。災害その他の短期間の輸送障害の場合における応急措置としての荷物・貨物の受託停止、発送停止等とはこの営業停止または休止の公示をなすか否かの点で異なる。(森 梯寿)

**えいぎょうはいし 営業廃止** 駅または線路における旅客または貨物の運輸営業を廃止すること。駅または線路の運輸営業の全部を廃止する場合と、旅客または貨物の取扱のうち一部を廃止する場合とがある。いずれの場合でも運輸営業の廃止はその影響するところが大きいので、運輸大臣の認可事項となっている。国鉄線の営業廃止は国有鉄道公示として官報に掲載し、

周知徹底をはかることとしている。(森 梯寿)

**えいぎょうはんい 営業範囲** 鉄道の営業は旅客および貨物の運送にある。しかしすべての営業線が旅客および貨物の全部の運送を行うものとはかぎらず、個々の路線はその使命や目的または設備の状態等によって旅客・貨物のどちらか一方のみの運送を行うこととしている線がある。営業線内における各駅の運輸営業についても同様であって、旅客・貨物的一方だけを取扱い、またその旅客・貨物の取扱範囲をさらに制限することもある。このようにその線や駅などの旅客・貨物を取扱う範囲は一樣でないので、この取扱の限界を営業範囲という。またこれを取扱範囲ということがある。(森 梯寿)

**えいぎょうひ 営業費** 一般的には営業活動を遂行するために要する費用を意味する。国鉄の勘定科目表においては、損益勘定の鉄道経費(款)の中に項として「営業費」を設けている。本社営業局・鉄道管理局営業部または運輸部中の営業関係、駅および車掌区等営業活動を担当する部門に関する費用はすべてこの項で決算することになっている。

しかし鉄道企業においては、この語をさらに広範囲の費用を含む表現に使用する場合がある。それは鉄道企業の支出を資本的支出と損益計算上の支出とに区分表現するため、損益計算上の支出を営業費と呼ぶのである。この場合の営業費は経営費と同義語に使用される。たとえば営業係数の定義に「営業係数とは営業収入に対する営業費の百分率をいう」というが如きである。(中島勇次)

**えいぎょうようかしゃ 営業用貨車** 国鉄所属貨車のうち事業用貨車以外のものをいい、普通一般の貨物輸送に使用されている。営業用貨車ではあるが水運車・土運車は主として鉄道の事業用に使用され、一般の貨物輸送には使用されていない。

有蓋(がい)車・鉄側有蓋車・鉄製有蓋車・車運車・冷蔵車・通風車・家畜車・豚積車・家きん車・活魚車・陶器車・タンク車・水運車・無蓋車・土運車・長物車・大物車・ホッパ車・石炭車・有蓋緩急車・石炭緩急車はすべて営業用貨車である。(平井隆三)

**えいぎょうようかもつ 営業用貨物** 国鉄自体の事業用貨物に対する言葉で国鉄部外の一般荷主から託送される貨物をいう。営業用貨物の輸送トン数は貨物輸送トン数の大部分を占めており、輸送量の消長は営業用貨物によって大勢が左右される。昭和31年度におけるその割合はつぎのようである。

|       |           |
|-------|-----------|
| 輸送トン数 | 1億7,289万t |
| 営業用貨物 | 1億5,546 " |
| 事業用貨物 | 1,743 "   |

(酒本 丹)

**えいしゃたいこう 盈車対抗** 貨車運用上空車を回送している方面行の回送空車を利用して貨物を積載し、往復とも積車を運用する方法を盈車対抗または積車対抗という。

貨物の移動は原則として生産地帯から消費地帯に向って行われる。消費地帯から生産地帯に移動するものもあるが、その貨物移動量は前者が圧倒的に大量であることが通例である。したがって貨物を積載した貨車も生産地帯から消費地帯に移動するものが絶対的に多く、消費地帯には常に貨車が片寄り過剰となる反面、生産地帯における貨車は不足をきたし、発着地における一定標準数の貨車保有が破れてくるのである。この保有貨車を一定標準数に保つために、常に消費地帯である到着地帯からは、ほぼ一定数の空車を生産地帯である発送地帯へ空車で回送して、人為的に調整を行わなければならない。この到着地帯から回送すべき空車を利用してこれに貨物を積載することができれば、空車の回送距離は短縮し貨車の効率はあがり、輸送経費の節約