

であるが、その後は出貨力の低下による時期的な貨車の遊泊、および輸送の重点がサービスの向上に向いてきたこと等により運用効率はわずかながら低下の傾向を示した。しかし、31年度には出貨の激増と輸送力の増強に伴ない輸送能率も飛躍的に高まったので、運用効率も29.3%となり、戦後の最高を示した。

このように戦後の運用効率は戦前に比較して、きわめて低位にあることが指摘されるのであるが、これは戦後の貨車の回転率が戦前の水準をはるかに下回っていること、すなわち貨車の回転時間が戦前にくらべていちじるしく延伸していることを示すものである。

貨車の回転時間を左右し運用効率を決定する最大の要因として、貨物の1t平均輸送キロの延伸と、労働基準法の規制にもとづく、1車平均貨車停留時間の延長とが考えられる。貨物の1t平均輸送キロの延伸に伴ない、必然的に貨車の1車平均走行キロが伸び、したがって走行時間ももちろん輸送途中において中継にかかる回数が増加するため、総体の中継時間もおおむねこれに比例して延びた。このように1t平均輸送キロの貨車回転時間におよぼす影響はきわめて大きいのであって、貨車の運用効率の推移をみる場合には、これに関連して1t平均輸送キロの傾向が併せて検討されなければならないゆえんである。昭和11年度以降の1t平均輸送キロの推移をみるとつぎのとおりで、運用効率の推移と対比していちじるしい対照をなしている。

年次	昭和11	12	13	14	15	16	17
1t平均輸送キロ	167.0	177.7	185.6	192.4	191.8	196.9	214.8
年次	昭和18	19	20	21	22	23	24
1t平均輸送キロ	240.2	256.0	233.0	209.2	206.5	207.9	234.3
年次	昭和25	26	27	28	29	30	31
1t平均輸送キロ	245.5	246.2	257.0	257.4	255.4	265.6	271.4

また労働基準法の制定施行は時間外労働を規制し、とくに夜間荷役に対する制約が強く、夜間荷役をすればその日のうちに発送されるはずの貨車が翌日回しとなること等により、貨車の停留時間に至大の影響を与えるものである。

このように戦後における運用効率の低下は、主として貨物輸送形態の変化と、法的規制による他動的な要因にもとづいて招来されたものであるのに、この運用効率の低下がそのまま貨車の能率の低下として観察せられがちである。これは1t平均輸送キロの延伸という要因を見落しているものにほかならない。

運用効率におけるこのような矛盾は運用効率のもつ1つの欠陥であって輸送条件の変化が何ら修正することなくそのまま同一の条件として比較されるという算式の不十分である本質にもとづくものである。

貨物輸送の内容は社会的経済的諸条件の変化に伴ない漸次変形するものであって、長年月の間にはかなり大きな変化も避けられないものである。したがって運用効率はきわめて短期間における貨車の能率を見る場合の尺度としては便利であるが、長期的な観点に立つかぎり貨車回転率の尺度とはなり得ても、貨車の能率を比較するための基準としては必ずしも十分な条件を備えたものとはいえない。(田村英司)

かしゅかいけつつうちしゅ 貨車解結通知書 組立駅において貨物列車および混合列車の組成を完了した場合、その列車が運転のために必要な組成上の細目事項を車掌および機関士に通知する通知書であって、列車に連結されている貨車の換算両数別列車数、牽引(けんいん)貨車の総換算両数および現車数、つぎの組立駅までの中間駅で行う解放または連結車数、機関車の

牽引定数その他の必要事項を記入したもので、単に解結通知書とも称せられている。

貨車解結通知書は列車乗務員が自己の取扱う列車の組成内容を知ることができるばかりでなく、乗務員が組立駅間の中間に介在する各駅の連結と解放を、この通知書に指定されているように実施することとなるのである。

さらにこの貨車解結通知書は組立駅間の貨車の輸送実績を示すものであるから、これによって貨車輸送実績報告(ケスホという)を作成する場合の資料となっている。したがって中間駅における貨車解結の実情が組立駅で指示した内容と異なった場合には、乗務員は正確にその内容の訂正を行わなければならないのである。

なお従来は車両解結車掌報告書を使用して貨物列車および貨車キロ統計を作成していたのであるが、昭和30・7・1からこの車両解結車掌報告書を廃止し、貨車解結通知書の現車内訳欄に小口貨物積車および車扱貨物積車の2欄を新たに追加し、他の一部様式を改め、これによって貨物列車および貨車キロ統計を作成することとなり、統計報告作成の総合調整がはかれた。(菅野太次)

かしゅかいけつうべつぶんるい 貨車級別分類 貨車の仕立検査および一般検査の期限は、貨車の種類によって差異を設けて施
貨車級別分類表

級別	形 式
A 級	新製後第1回の一般検査を施行しない貨車(ボギー有蓋車・有蓋緩急車・冷蔵車・豚積車・活魚車・ボギー無蓋車・土運車(歯車転倒式)・ホッパ車(砂利散布用)・車掌車および雪かき車・耐速性能を有する2軸車を除く)
B 級	ワ10000・22000 ワム1900・2000・20000・21000・23000 ・50000 テ1000 テム100 ワキ700 ツ2500 ツム1 タ ンク車(私有貨車を含む)ただし揮発油および油類専用車 にかぎる ミム100 ト1・20000 トム39000 トラ4000・ 5000 トムフ1 リ1・390・400・1800・1900・2000・2050 ・2100・2200・2500 リム1・300 セム4000・4500・8000 セキ1000・3000・4000 セムフ700 ホ100 コ1・10
C 級	ワ21100・21400・50000 ワム1・3500 ワフ21000・22000 ・23200・24000・25000・28000・29000 スム1・4500 ク ム1・ハ100 タンク車(私有貨車を含む)ただし揮発油お よび油類専用車を除く ミ1・10・170・200・240・250・ 300・350・500・600 ミム1 ミラ10 ミキ1・20 トム 5000・11000・19000・50000 トラ1・3500・6000・20000 ・23000 トキ10・900・15000・66000 セム1・3140・3700 ・3750・3900・6000 セキ600 セムフ1・1000 セサフ1 チキ800・1000・1500・2500・2600・3000・4000 シキ5・ 30・40・60・80・100 ヒ1・100・180・200・300・400 ソ1・20・30・50・100 その他A・B・D・E級に該当し ない貨車および軽便用貨車全部
D 級	ワ1 ワム90000 ワキ1・1000 ワフ600・2900・3300・ 6500・7500 ワムフ1・100 テ1・10・600・900 テム1 テキ1 テフ1 レ2300・2500・2900・5000・6000・7000・ 10000・12000 レサ1 レキ1 ツ4000 ツム1000 カ1500 ・2900・3000 ウ300 トム1・4500・13000・13500・16000 トラ3000・35000 セサ30 セキ1 チ500 チキ1・300 ホ キ100・150 ヌ2000・2500・3500
E 級	ナ10 キ1・100・500・550・600・620・700・800・900・ 950・950(甲)・1500

- (注) 1 更新修繕を施行したときは、その級別は1級上位に引き上げる。ただしボギー有蓋車・有蓋緩急車・冷蔵車・豚積車・活魚車・ボギー無蓋車・土運車(歯車転倒式)・ホッパ車(砂利散布用)・車掌車・雪かき車・耐速性能を有する2軸貨車およびB級の貨車を除く。
2 [耐速性能を有する2軸貨車]とは2段リンクばねつり装置を有する貨車をいう。