

にこれを認めていたのである。〔秤量ハ計重台ノ設備アル発駅ニ委託アリタル場合ニシテ作業上支障ナキトキニ限り之ニ応スヘシ〕。

3 昭和の初期 経済界もようやく安定化の傾向を示し、運賃問題もしばらくの間小康を得たので今までほとんど顧みる余裕がなかった小運送業界の刷新と、制度面の整備とを図る必要が生じてきた。そしてこの両施策の実施によって国鉄は従来のレールの上だけの輸送から、広く街頭への進出が可能となった結果、名実ともに「戸口から戸口まで」の輸送を図ることとなったのである。その具体的措置として**特別小口扱制度**がある。すなわち従来の急行便小口扱をより拡充強化したうえ、これを昭和2・21から実施した。このときの改正のおもな特長をあげると ① 無等級の実施とともに才積扱を廃止し、高価品・容積品を特定してそれに対し5割増もしくは10割増の運賃を定めた ② 貨率の簡易化 ③ 小運送料金を含めた運賃の一本化 ④ 取扱範囲の制限を改め最高重量を200戸とした ⑤ 託送手続の簡易化 ⑥ 地方鉄道・軌道との省社運賃の通算化等をあげることができる。

その後もなく世界的不況の影響を受けわが国経済界も深刻な不況におそわれ、これにより社会的不安をかもし出してきたので、国の政策も社会政策的色彩を濃厚にするにいたり、鉄道の施策もその線にそって行うことになった。その現われとなったのが、昭和5年の大改正であった。すなわち ① メートル法の採用 ② 才積扱の廃止 ③ 貨物等級の大改正すなわち品類・品目の増加、荷造による等級の区別、特別等級の新設、減トン扱の実施 ④ トン扱の復活 ⑤ かつ大品に対する運賃割増の引下げ ⑥ 航路運賃の引下げ ⑦ 要償額表示制度の新設等である。

そして翌昭和6・5初めて小口扱貨物の運送にコンテナを試用した。ついで7年には経済界の不況からくる商取引の細分化から、*重量減トン制度を実施し昭和12・10までの間約7箇年にわたり実施された。昭和10年ごろから国をあげて満州の開発に力を注ぎつつあったが、この国策の線にそうべく国鉄の施策もおのずから、その方向にむけられていった。当時行われた貨物運送規則および貨物等級のおもな改正はつぎの諸点であった。① 宅扱の新設、これは特別小口扱の改称と、その根本的改善強化であった。② 小口扱の着払廃止 ③ 貨物等級の改正 ④ 小口扱の集配制度の廃止 ⑤ 秤量制度の改正。

4 事変および戦争中 かくて昭和12年日華事変のぼっ発とともに戦時体制の強化から輸送力の増強に乗り出し、さきに小形貨車不足対策として採りあげられた大形貨車の重量減トン扱は廃止され、ついで昭和14年にはコンテナの使用も廃止された。

このようにして昭和15年の改正となったわけであるが、このときは主としてつぎのような点が考慮実施された ① トン扱を廃止し貸切扱を車扱と改めた ② 小口扱を無等級とし貨率修正を行った ③ 貨物等級の簡易化を図った ④ 小口扱および車扱貨物の航路運賃通算 ⑤ 秤量委託制度を一部改正し途中駅での秤量委託制度を廃止した ⑥ 貨車標記トン数の1本化 ⑦ 車扱に積加え制度の新設。

ついで翌昭和16年太平洋戦争が始まり戦局はますます重大化し、輸送力の増強は一刻もゆるがせにできなくなってきたので、その対策として増積運送の実施を行った。**増積運送**は当時のひっ迫した輸送力を増強する目的としてとられた方策であって、貨車の標記トン数をこえて一定限度まで積載することを認めた制度である。この制度が当時の不足せる輸送力増強にいか

に大きな役割を果たしてきたかは当時の数字がこれをしめしているが、他面これがために貨車の損耗を早め、修理資材の不足と相まって戦後永らくその禍根を残したが、この制度は昭和21・3の改正によって廃止された。

ついで昭和17年事務の簡素化を主眼とする貨物運送制度の一元化により ① 小荷物運送を貨物運送に統合し、これを小荷物扱貨物という1扱種別とした ② 小口扱と宅扱とを統合し小口貨物の一元化を図った ③ 自動車貨物運送規則を貨物運送規則中に統合した ④ 請負業務処理規程を制定し、請負業務の明確化を図った。

翌昭和18年いよいよ戦局の重大化に伴ない極度に不足をつけてきた輸送力の増強には、さきに特殊貨車のみに実施した増積運送の全貨車への適用以外には残された策は少なく、ついにこれが全面的適用となった。これとともに品目の改訂および減トン数の修正を行った。

翌昭和19年戦時陸運非常体制の進展に伴ない、海運貨物の陸運転嫁を余儀なくされたためこれに即応する体制をとのえた。このときの改正のおもな点は ① 貨物等級を11等級から9等級に改めた ② 小口扱貨物に対しすべて貨物運送状を不必要とすることにした。

ついで昭和20年減トン制度の廃止とこれにもとづく等級の改正が行われた。

5 終戦以後 長期にわたる戦争による極度の酷使と、戦災により疲弊した施設をもって戦後の民生の安定と、戦災の復興のための輸送が大きくおおいかぶさってきた。しかも戦後における悪性インフレの高進はますます国鉄経営を困難ならしめ、相づく運賃値上げをもってしても赤字を解消するにいたらず、しかもこの間における値上方式は、技術的にいわずフラット・インクリーズ方式をとらざるを得なかったため、個々の品目についてみるならば不均衡な点も生ずるようになり、運賃値上げのつど各方面からその点を強く指摘されてきた。昭和22年の改正において貨物運賃を一律に20割値上げするとともに、戦時体制からの復元措置として小荷物扱貨物の荷物運送制度への復元と、貨車増積制度の廃止等を行った。なお22年には3月に一律に10割、同じく7月に25割と2回にわたる運賃値上げを行わざるを得なかった。

ついで昭和23・7国有鉄道運賃法が制定され、同月10日には貨物運賃の一律3.5倍の引上げが行われた。翌昭和24・4占領軍の示唆により請負業務の国鉄還元が行われ、小口扱貨物の配達取次制の実施、積卸混載の開始等を行い、従来の運賃料金の予納制度を廃止し、後払扱に統合した。

昭和25・1早々率に8割の運賃引上げを行った。昭和25・3代金引換制度を再開、7月25t積冷蔵車の1車2口扱を開始した。

昭和26・11には貨物運賃の約3割値上を行った。

昭和27・5に25tまたは30t積有かい貨車について冷蔵車を除き1車2口扱を開始、9月戦前における宅扱復活の要望にこたえ急行小口扱制度を新設した。朝鮮事変終結後における金融引締めによるデフレ政策の進行により経済界一般に深刻な不況を招来し、貨物運送の面においては、取引の細分化からふたたび小形貨車のさかんな要望となって現われた。よって11月小形貨車不足対策として15t積有かい貨車の2口扱を新設し、さらに翌28・1再び重量減トン制度を実施した。

終戦後10年を経過して各界の事情はほぼ戦前の姿に復帰することができ、一部の産業においては戦前の生産量を上回る状態となり、一応の安定を得るに至ったので、昭和28・2戦後最