

引・荷役・通運などの事情について、鉄道管理局、駅または地方の関係機関を通じて調査する (3) これらの調査を総合して、実情に即した出貨を想定する。その具体的な想定数量を**想定貨物輸送量**という。統制経済の時代には、中央などの統制機関の**輸送要請**等によって、需給計画が樹てられていたものも多かった。その想定も本社では握ってきたが、自由経済の時代は**出貨予想**は駅から横上げられたものが主体となる。

2 貨車運用計画

物資別輸送計画にもとづく輸送力の裏付計画であって、その中心をなすものは、貨車の地域別すなわち支社、鉄道管理局別の分布とその調節方法である。その前提として**貨物輸送能力**については、車両の保有数および可動数、貨車運用効率、貨車積載効率、**線区別輸送力**、駅施設の能力、荷役および通運の状況、過去の実績などを総合して想定されるのであって**想定貨物輸送力**ということができる。貨車運用計画の細別項目としては、

(1) 現在車配置計画 (2) 使用車計画 (3) 輸送トン数および発送トン数計画 (4) 空車回送計画 (5) 分界駅出入車数計画 (6) シート・ロープ運用計画 (7) 特種貨車運用計画などがある。

3 輸送計画は本社の計画を中心として、支社、鉄道管理局までそれぞれ細分して策定され、必要によっては駅の計画にまでおよぶものである。輸送計画はこれを期間別に分けると年度計画、四半期計画および月間計画となる。

(1) 年度計画

国の財政・経済その他の政策は、年度を単位として実施されるものであるし、また国鉄の運営も基本的には同様な形態をとっている。産業の一部門としての貨物輸送は、これに関連したものとして年度計画の策定を行うのである。したがってその要因となるものは、産業経済の動向、主要物資の需給見通し、貿易計画、他の運輸機関の消長とその関連などの客観的情勢にもとづく出貨の想定と、鉄道の運営方針、予算、車両新造計画、施設工事計画、列車運転計画、要員事情などの輸送能力を構成する条件を判断して、これらの総合によって輸送計画を策定する。

(2) 四半期計画

出貨情勢は季節的な条件によって支配されるために常に変化するが、年間を大別して4つの期間に分けることができる。すなわち4～6月は出貨の平調期、7～9月は夏期の閑散期、10～12月は秋冬の繁忙期、1～3月は冬期の輸送が制約される時期となる。四半期計画はこの季節的な特殊性に関連して、年度計画よりさらに具体的な内容をもった計画を策定するのである。

(3) 月間計画

自由経済の下においては長期にわたる情勢の判断はきわめて困難である。このためもっとも現実的な想定が可能である月間計画が貨物輸送計画の主体をなしている。日常の業務はこの月間計画を基本として実施されている。

期別の輸送計画では旬間ごとに計画する旬間計画があるが、輸送計画の性質からみると、月間計画より短期なものは日常の手配の集積をみた方が適当であり、あえて計画といわなくてもよい。

輸送計画は1つの基準であり、目標であって、計画自体が完全無欠にできているものではなく、とくに客観的な情勢は常に変化するものであるから、いたずらにこれにとらわれて大局の目的を誤ってはならない。(酒本 昇)

かみつゆそうせいせき 貨物輸送成績 貨物の輸送された結果を表わす数字をいう。貨物輸送はきわめて多くの要素の総合

によって実施されるものであるから、輸送成績も多くの項目にわたって表わされている。輸送成績の項目としては次のものがある。

1 貨物輸送量

(1) 貨物輸送トン数および貨物発送トン数 (2) 扱別貨物輸送トン数および同貨物発送トン数 (3) 物資別貨物輸送トン数 (4) 特定区間經由貨物輸送トン数。

2 貨物輸送能力

(1) 貨車の現在数、使用車、貨車運用効率、貨車積載トン数または1車平均積載トン数 (2) 貨物のトンキロ (3) 貨物列車の運転キロ。

3 貨物収入

(1) 取扱収入 (2) 純収入。

この概括された項目はさらに詳細に分類されると同時に支社、鉄道管理局別にも分類される。貨物輸送は産業経済および国民生活にきわめて強い関連があるとともに、また国鉄の経営の基本ともなるから、その成績については各方面から常に深い関心が払われている。貨物輸送成績は日常の業務においては貨物輸送業務遂行のための資料として、貨車集配報告(貨報と略称する)によって報告されている。またべつにその成績を精算し、さらに各項目にわたって詳細に分析するために運輸帳表取扱手続および運輸状況報告事務取扱規程(ウホ)による鉄道統計がある。(酒本 昇)

かみつゆそうてつづき 貨物輸送手続 国鉄の貨物輸送に関するいっさいの事務的計画、取扱方法および処理方を定めたものである。*貨物運送規則が鉄道と貨主との利害関係を定めたもので、国鉄公示をもって規定しているのに対して、貨物輸送手続は主として鉄道内部職員に事務的な取扱方を指示した職務命令である。

国鉄の創設時代には貨物輸送に関する統一整備された規程はなく、わずかにつぎのような単独規程が定められているに過ぎなかった。

(1) 冷蔵車取扱方 (2) 貨車用覆布取扱方 (3) 貨車車票取扱方 (4) 貨車封印取扱方 (5) 貨車着発成績および配給簿様式並記入方 (6) 貨車着発成績旬報および中継成績旬報 (7) 中継貨車着発手帳および貨車連結順序帳記入方 (8) 貨物日報記入手続並取扱方。

明治42年に「東中西部貨車及附属品集配手続」が定められ、大正8年に至って5章48箇条から成る「貨車及貨車附属品運用手続」の整備をみたが、当時は第1次大戦の後を受けて経済界も飛躍的な発展を遂げ、鉄道輸送もいちじるしく繁忙となり各地に輸送の混乱が起ったので、大正9・5鉄道省運輸局内に配車課が創設されたのを機として、輸送力整備の方向に規程類を大改正し、翌大正10・2から実施された。

しかしこの時もまだ「貨物及貨車運用手続」「小口貨物輸送手続」その他の規程が単行達として出ていたものが多いので、大正14・11これらの諸規程を統合して貨物輸送手続が制定され、翌大正15・2から実施されたのである。これが現在の貨物輸送手続の形態をなした最初のものである。

その後数回部分的改正が行われたが、昭和11・8の改正と、昭和15・3の改正のほかは特記すべきものはなかった。前者は食料品特殊貨車運用手続の単行規程を吸収したものであり、形態的にはかなりの大きな改正であった。後者は内容的にも形式的にも相当な大改正であった。昭和12年日華事変ばつ発以来、軍事および生産力拡充計画の遂行を枢軸として生産活動はいちじるしく活発となり、国鉄は今までに経験しなかった輸送難時