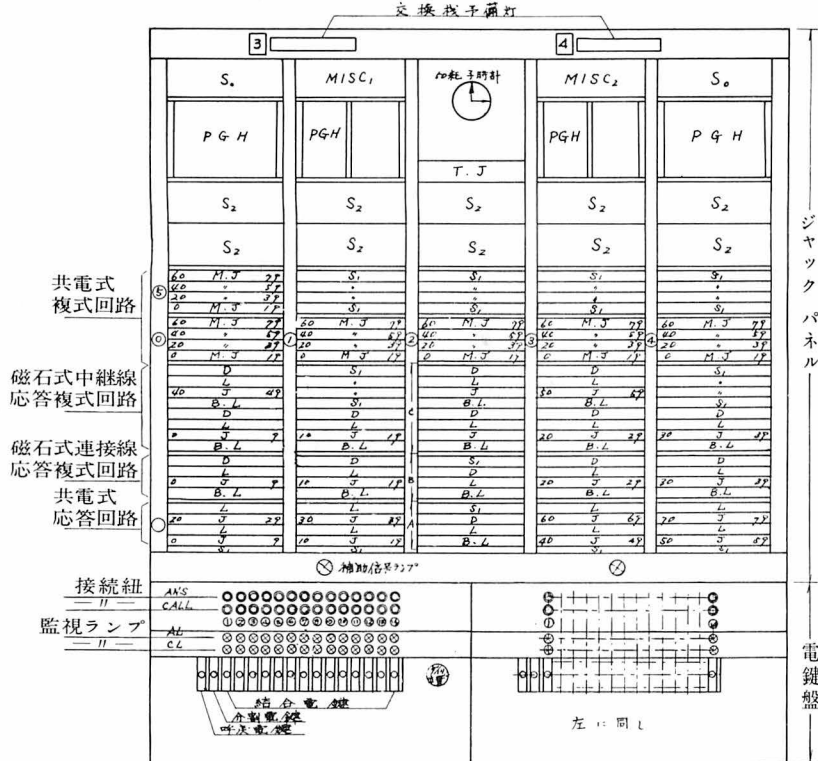


2. 三種共電式交換機の加入者兼中継台正面実装図(本文前ページ)



- 注 A 記録中継線複式回路
B 室内中継線複式回路
C 対自動中継線応答複式回路
S₁ 特殊ジャックススペース
S₂ 1-A 11-
D 1-C 示象片
L ラインランプ
BL 話中ランプ
J 49号ジャック(10ヶ付)
MJ 複式ジャック(20ヶ付)

のこれらに関する所説を総合し定義づけると、つぎのように広狭の二義に解することができる。

広義 運輸組織を能率のかつ合理的に体系化して、一定地域における運輸能率を総合的に発揮させ、運送役務の社会的需要に満足を与えるための各種運輸機関の協同。

狭義 1 運輸事業体を主体とする運輸企業において、経営の合理化と運送役務の向上とをはかるための異種運輸機関の機能的長所の結合。

すなわち前者は運輸機関の適正能率分野にしたがい、一定の法則の下に運輸の配分を決めて、総合的に運輸能率を発揮させるための運輸機関の協同活動であり、後者は主として1事業体が運輸機関の機能的特性の結合、換言すれば運輸機関の運送施設とする運搬具の機能的長所を結び運送を合理化することである。運輸機関が社会生活・国民生活に不可欠の関係にあること、および運送役務の性質などから公共性を有するので、これらの最終目的が公共福祉の増進にあることはもちろんであるが、そのためには必然的に企業経営の健全化を要求されるので、経営の合理化も手段的目的といえる。

つぎに両者の目的についてやや具体的にその目標をあげるとつぎのようである。

広義の協同運輸

1 運輸系統の整備(交通網の整備)

2 運輸機能の総合(運輸機関の機能的協力体制の確立)

3 全運輸企業の合理化(企業経営の健全化)

狭義の協同運輸

1 広義の協同運輸実現の過程においてその線にそった基盤の醸成

2 公共運送としての運送役務の向上

3 企業経営の合理化

このように両者の関係は前者が終局目的であるに対し、後者は過渡的な手段であり、前者の達成にはおおむね国家がその達成方策もしくは手段として立法または行政手段の発効を行い、またはその適正な改変をはかる場合があるが、後者はそれらの法律または行政手段に拘束されるのである。したがっていわゆる交通統制もしくは交通調整は、広義の協同運輸を達成するための方策・手段であると解すべきが妥当である。

国鉄の行う協同運輸は広義の協同運輸を根本理念とする狭義の協同運輸である。国鉄は公共企業体の性格にかんがみ、理想的な協同運輸の確立までの過程において、輸送サービスの向上と経営の合理化をはかり、国民の鉄道としての責務を果すため、輸送の近代化の一環として実施するものであって、鉄道機能と自動車機能とを結んだ1つの新しい運送方式として採用したものである。

これを具体的に述べると、貨車輸送としては不経済な面すなわち貨車のみの輸送では機能的に不備であって、不経済となる面について自動車を補助的に利用するのであって、さしあたり実施の対象ケースとしては、つぎの場合が考えられている。

1 同一都市または同一経済地域内に、2駅以上所在し、発着貨物の輸送に貨車を散発している場合、この貨物を自動車によって特定駅に集約し、方面別に輸送すれば代用車の仕立または到着の交錯輸送を排し、積載効率を向上して使用貨車を節減し、もしくは周辺ヤードの中継を減少して輸送の合理化と貨物の速達が可能となる場合。

2 運輸密度の比較的高い線区において、貨物の発着数量の少ない中小駅にも、その取扱のために長大な列車を停車させているようなケースで、この中小駅の貨物を自動車で主要駅に集約し、もしくは小駅の貨物取扱を廃止することによって隣接駅に吸収し、列車系統の複雑化を排し、列車速度を向上して線路容量を増大し、輸送能力をいちじるしく増加しうるとともに貨物の速達が可能となる場合。

3 運輸密度の低い線区すなわち運輸量が少なく鉄道輸送としては経済運輸量に達しない支線区、または輸送方式の改変で貨物輸送のひん度がかえって不良となる支線区で、これを自動車で代行輸送することが、現状に比べ、より経済的かつ貨物の速達が可能となる場合。