

4 鉄道の前後に付帯する小運送に、特殊構造の自動車もしくは運送容器を用いて貨物の積替えを可及的に省略し、輸送を合理化して、差着費その他の諸経費の節減および貨物の速達を可能とする場合。

5 主要終端駅間の自動車による短絡輸送によって、輸送の合理化および貨物の速達が可能となる場合。

6 急送を使命とする貨物列車と自動車との結合または出貨の要求する時刻、もしくは列車継送時刻に適合する自動車便の設定による列車と自動車との結合によって、貨物がいちじるしく速達され荷主に多大の利便を供与しうる場合。

以上のケースにおいて鉄道、自動車のそれぞれの長所を有機的に結合させ、貨車による強大な輸送力に閉塞区間なしに走れる軽快で機動性に富む自動車を配し、両々相まって貨物輸送の合理化をはかるとともに、荷主に対する輸送サービスの増大をはかるのであるが、これをさしあたりの基本形態としてつぎの4形態に区分し用語化している。

1 集約輸送

2 駅以上に発着する貨物を自動車で適当な特定駅に集約して、貨車輸送と結びつける方法で、これによって貨車の経済的使用、積載効率の向上、直行列車の培養、線路容量すなわち線路の輸送能力の増大および貨物の速達をはかるにある。集約輸送のうち大都市その他同一経済地帯に発着する貨物を、方面別に特定駅に集約する場合を**地域集約**といい、また主として幹線上の小駅に発着する貨物を、線上の主要駅もしくは指定駅に集約する場合を**線上集約**という。さらに線上集約のうち線上のある間隔に中心駅を設け、この中心駅に一定の集約地帯を設けてこの集約地帯の範囲における所在駅の貨物を、中心駅に集約する場合をとくに**中心駅集約**という。

2 代行輸送

建設予定線または建設未成線に代行して、自動車を使用してこれにかえる場合、および既成線における貨車または荷物車の輸送を自動車に肩替りさせる場合をいい、不経済な貨車もしくは荷物車の輸送を廃止して、輸送および経営の合理化をはかるとともに、自動車のひん度輸送によって荷物の速達をはかるのが目的である。新線建設に代行する場合を建設代行といい、既設線の輸送に代行する場合を既設線代行という。

3 短絡輸送

2 線区の間には短絡線がない場合または短絡線があっても、この短絡線を通過させることが不経済となる場合に、2 線区に属する特定駅間を自動車で結ぶことで、これにより迂回(うかい)輸送を排しまたは線路容量を緩和して、輸送の合理化と荷物の速達をはかるのが目的である。

4 両端輸送

現行の鉄道の宅扱のように鉄道の両端の輸送に自動車を使用し、集配を行う場合はこれに該当するが、ここではとくに今後における車扱コンテナの戸口直結、貨車を載せる道路用被曳車(ひえいしゃ)、貨車に載せる道路用被曳車による戸口直結、ならびに荷物の集散地点に荷扱所を設置し、自動車サービスを行う等輸送の合理化と荷主への便益を増すことが考えられる。

以上のように協同運輸は、公共運送として荷主に対する運送役務の質的向上を最大の目的とするものであるが、鉄道自身にとっては輸送の合理化による企業経営の健全化のために行われるのであるから、採算を度外視することはできない。ただし国民経済的効果と将来的国鉄経営の面から、全体としてプラスとなる見通しがある場合は、目前の採算のみにとらわれず実施することとしている。

つぎにこれらの実施基準の中心となるべき具体的事項を挙げるとつぎのとおりである。

1 計画の樹立にあたっては実施の規模、実施の難易、実施の効果等を十分検討しなければならない。

2 必要とする施設・車両・要員については、真にやむをえないと認める場合を除いては、現有施設・車両・配置要員の総合的活用をはかり、成果をあげるようにしなければならない。

3 実施によって現行の輸送態勢および営業上の施策に相当の影響を与えると認められる場合は、関係機関と緊密な連携を保ってそごのないようにしなければならない。

4 実施にあたっては国鉄各鉄道管理局は本社と密接な連絡をとるほか、必要に応じその地方の荷主、民間業者および運輸省出先機関と絶えず連絡を保ち、実施上の困難を除去することに努めなければならない。

5 実施の効果については荷主への運送サービスの向上となるものでなければならない。

6 経済比較は収支償うことを目標としなければならない。この場合赤字線区においては、その赤字を減少させることができるときは収支償うものとみなす。

7 使用自動車は国鉄自動車、民間自動車(通運関係とも)を問わず、その協同輸送に最適と認められるものと協同する。この場合相手方の選定にはその施設、保有車両の状態、資力信用、既往の実績および経験、確実性等を考慮しなければならない。

8 民間自動車使用の場合の請負契約、運賃・料金については本社の承認を経なければならない。なおこの場合公定の運賃・料金によらず特別の契約料金によるときは、運輸省の認可を要することはもちろんである。

9 中継数量の増加その他によって、要員増加を必要とする場合は、可及的に自局管内の総合運用によってまかない、なおこれをまかないえない場合は本社に連絡し、その指示を仰がねばならない。この場合自局管内に所在する直営駅を請負業務処理規程にもとづく請負作業とすることによって、その不足要員をまかない得る場合はあわせて具申すること。

10 真に必要とする施設を設備する場合において、小工事費の範囲で行いえないものは、能うかぎり早期に本社関係機関に連絡をとるほか、所定の手続をとらなければならない。

11 対象貨物の範囲は(1)車扱のうち雑貨(2)小口貨物(3)小荷物とする。ただし線上集約、代行輸送においては荷物の全部を対象とすることができる。

なお協同運輸はすべて**協同輸送**といわれている。鉄道の内部的運念としては「輸送」と称する場合は主としてレール上の輸送と解されている。しかしながら協同運輸の対象は広く運輸の全般にわたるので、一般的に呼称される協同輸送も同意語と解してさしつかえない。また前記の集約輸送、代行輸送および短絡輸送を総称して**貨車代行**ともいわれている。(高野善次)

きょうどうかいそん 共同海損 (英) general average 共同の航海団体を構成する全財産(船舶・積荷・運賃等)を脅かす危険に遭遇したとき、その財産をその危険から保全するためにかもした全財産の任意の犠牲、または支出した異常の費用を意味し、かつこのような犠牲または費用の支出によって保全された全財産が、これらの損害または費用を共同分担する制度とい得る。しかし共同海損は船主と荷主との間に取結ぶいっさいの契約と別個に存在するものであって、ただ共同海損に関する権利義務が両者の特約により制約され、あるいは変更されるに過ぎない。船舶とその積荷は海上における1つの航海団体であって、この航海団体は絶えずもろもろの危険にさらされている。