

正では、請負業務も歴史的な大変革を見るに至った。すなわち集配作業・積卸作業はもちろん鉄道が直営してきた小口扱貨物の受託事務までも日通に委譲されて、日通の元請範囲がいちじるしく拡大されたのである。

自動車線においても、業務委託駅における駅務、鉄道との接続駅における積換作業等は、従来各個契約であったものを日通の元請にするほか、駅員配置駅における小口扱貨物の受託および引渡事務も、鉄道と同様画一的に日通の元請とされた。

以上の関係から、請負人の業務処理の方法および請負人と駅員との間の事項を明確にするため、請負業務処理規程(昭和17・3連第138号)が制定され、自動車線の委託業務についても、この規程が全面的に適用された。

この結果、自動車線に関係のある請負料金がつぎのように改正された。

ア 委託駅における駅務手数料

駅務の種類にかかわらず	1口につき	3 銭
イ 接続駅における車扱貨物の積込および取卸手数料	1tにつき	80 銭

昭和19・6・1の改正

ア 駅務手数料	1口につき	5 銭
イ 接続手数料	1tにつき	1 円

昭和20・8・1戦時中の要員不足を緩和し、事務の簡素化をはかるため、従来の小口扱貨物100kg単位を1口単位に、車扱貨物1t単位を1口単位に改めた。この結果接続手数料も1口18円に改訂された。

昭和21・3・1の改正

ア 駅務手数料	1口につき	20 銭
イ 接続手数料	1口につき	35 円

昭和22・2・1の改正

ア 駅務手数料	1口につき	50 銭
イ 接続手数料	1口につき	45 円

昭和22・3・1、戦時中事務簡素化のために実施した料金計算単位を重量制に復元して、料金計算の公正を期することとした。

接続手数料	1tにつき	3 円
-------	-------	-----

昭和22・7・6戦後のインフレ激化に伴ない料金を大幅に改訂した。

ア 駅務手数料	1口につき	3 円 50 銭
イ 接続手数料	1tにつき	22 円

昭和23・7・1の改正

ア 駅務手数料	1口につき	9 円以内
イ 接続手数料	1tにつき	75 円

(3) 請負制度の省還元

日通による元請制度は、戦後も引続き行われてきたが、昭和24年度の予算編成にあたり、連合軍総司令部から、従来の業務請負制度を全面的に廃止して、これを省が直営することの強い指示を受けたので、小口貨物の委託事務は、昭和24・5・25、その他の請負業務はおおむね6月1日から、いずれも省に還元されることになった。

しかし国鉄自動車の委託業務は、その経営上全面的な還元は困難であるので、業務の内容を厳重に検討して、還元できる業務とそうでないものとを、つぎのように区分してこれを実施した。

ア 請負業務中省に還元するもの

- (ア) 駅員配置駅における小口貨物の受託および引渡事務
- (イ) 駅員配置駅および業務委託駅における荷物・貨物の積卸作業

イ 省に還元しないで従来どおり委託とするもの

(ア) 駅員配置駅および業務委託駅における、手小荷物の配達作業

(イ) 業務委託駅における手荷物の引渡事務

(ウ) 業務委託駅における小荷物の受託および引渡事務

(エ) 業務委託駅における小口および車扱貨物の受託および引渡事務

(オ) 業務委託駅における委託業務に付随する帳表類の作成、荷物の保管等の通常駅務。ただし貨物引換証、各種証明書の発行・事故の場合の処置、運賃料金の払戻し、その他これに準ずる駅務を除く。

以上のほか従来の日通による元請制度を廃止して、これを各個契約に改めるとともに、小口貨物の配達作業、接続駅における車扱貨物の積換作業も、請負制度から取次制度に改訂されたが、鉄道の請負業務が全面的に省に還元されたため、請負業務処理規程も、これと運命をともにして、昭和24・6・9かぎり、廃止されてしまった。

したがって国鉄自動車に委託業務として残された部分に対しては、新たにこれを制度化しなければならないのであるが、しかし委託業務の一部を存続することの可否に関する総司令部の意向がはっきりしないので、これを制度化することは当面見合わせることにした。

当時は公報に掲載する公示・達類は、すべて総司令部に案を提出して承認を得なければならなかったので、国鉄自動車に存続する委託業務の処理は部内的措置により、適当な時期までは、廃止された請負業務処理規程の必要な条項が生きているということにして、従来どおりの業務処理を行うこととした。

このために委託料金に関する帳表関係を除き、昭和27・9に、自動車線委託業務処理手続が制定されるまでの間は、形式的には、委託業務の処理に関する手続規定が空白状態になっていたわけである。

3 委託制度の拡充

(1) 乗車券類委託販売の試行および実施

すでに述べたように国鉄自動車では、荷物・貨物の取扱等については当初から業務委託の方法を採用してきたが、乗車券類の発売業務はこれを委託しないで、直営の形式をとってきた。

しかし戦後の激増する旅客輸送に対して、自動車線の駅の大部分は駅員無配置駅であって、これらの駅から乗降する旅客は、すべて車掌が取扱っていたのであるが、とくに車内サービスが強調されるようになってから、車掌の業務量は飽和点に達し、車内での乗車券の完全発売がすこぶる困難になってきた。

この対策として現場から、乗車券の委託販売についてかなり強い要望もあったので、試行の形で昭和23・6・1から、中国地方自動車事務所的光線、同年8・1から、中部地方自動車事務所の高遠線、若江線、天龍線において、自動車線内相互発着の乗車券を地方自動車事務所長かぎりまで、委託販売することにした。

試行された駅は比較的乗客の多い業務委託駅および駅員無配置駅で、これに対する委託手数料は運賃額の4分以内に相当する額とされた。

委託販売の試行は予想以上の効果を収めて、次第に実施路線が拡大されたが、当時は連合軍総司令部からの指示によって、請負業務の省還元が行われていたもので、本格的な実施を見合わせ試行を継続した。昭和26・10末の調査によると、委託販売駅数400、1箇月平均の発売枚数約100万枚で、これは国鉄自動車定期外乗車人員の約19%に達した(当時の発売割合は車掌発売71%、駅員配置駅発売10%、委託販売19%となっている)。