

委託販売の試行によって、当時受託人に支払われる手数料は、月平均 90 万円程度で（委託手数料は後に述べる）、国鉄自動車としては、経費増にはなるが、一面これによって ① 車掌の労務緩和 ② 乗車券印刷費の節約 ③ 運賃の収入もれ防止 ④ 車掌の余剰労力で車内案内が充実され、ひいてはサービス向上がはかれる等、大きな効果が期待された。

しかし乗車券類の取扱については、従来の直営方式による厳重な諸規程によらなければならなかったので、乗車券類の取扱・帳表類の作成・報告・収入金の取扱等に煩雑と困難を感じ、簡易な取扱を希望する声があったので、昭和 27・1 自動車線乗車券類委託販売取扱手続を制定して、ただちに委託販売の本格的な実施に入った。

従来車掌が発売する乗車券は、図に示す車内乗車券第 4 種にかぎられていたが、委託販売制度の実施に伴ない、車内乗車券第 5 種と車内乗車券第 2 種を新設し、車内乗車券第 5 種は車掌発売にも使用させるようにしたため、乗車券の印刷費が予想以上に節約されて、昭和 27 年度以降 2,000 万円以上の節約が行われている。

(2) 駅員配置駅を業務委託駅に転換

昭和 26・10 の調査によると、当時の駅員配置駅は 143 駅、駅務要員は 356 名となっている。

これらの駅員配置駅は、従来から設置されていた業務委託駅にくらべて、旅客の取扱や荷物・貨物の扱数量が多いばかりでなく、自動車の運行や輸送上の連絡、乗務員の指導監督、収入金の取扱、業務委託駅の管理その他種々の駅業務を取扱っており、自動車路線の長大化に伴なって、経営上の一拠点として重要な業務を担当していたのであるが、種々検討の結果、たまたま乗車券類委託販売制度が本格的に実施される時期に、これを一種特別の業務委託駅（委託業務の範囲が広範であるので、従来の業務委託駅と区別するため、以下転換駅と称する）に転換し、原則として、従来の駅員配置駅で取扱っていたいっさいの駅務を委託することにした。その理由は、

ア 自動車経営としては、直営駅よりもむしろ委託駅の形態が適当であること。

イ 駅要員は拘束時間が長い割に、自動車の他部門にくらべて労働密度が低いこと。

ウ 鉄道線の駅のように複雑な運転保安の業務がないこと。

エ 自動車線ではすでに業務委託の制度があり、十分の効果を収めていること。

オ 経営の合理化であること。

等があげられる。

駅転換の作業は昭和 27 年度から全面的に行われることになった。なお当時における経済比較は次表のようにになっている。

駅員配置駅を転換した場合の経済比較表 (26・10調)

経 費 増		経 費 減		差 引
科 目	金 額	科 目	金 額	
乗車券類委託販売手数料	16,780	基 本 給	40,281	千円 16,154
手小荷物関係委託手数料	8,508	そ の 他	5,285	
貨物関係委託手数料	6,488	業 務 費	2,364	
計	31,776	計	47,930	

注 本調査は昭和 27 年度を推定した数字である。

(3) 受託会社(団体)の設立

駅員配置駅を全部委託駅に転換すると、前記のように、国鉄にとっては経営の合理化になるが、転換駅の中には業務量が少

ないために、経営困難な駅も出てくる。従来の業務委託駅は、荷物・貨物の取扱にかぎられていたもので、ほとんどが小運送業者の副業として行われていたが、転換駅は後に述べるように複雑な付帯駅務が多いので専業でないと経営が困難である。

したがって個々に契約すると、経営困難な駅だけが引受者がなくて、国鉄の手許に残ることも想像されるが、これを各地方自動車事務所単位に受託会社を設立して、各駅の手数料をプールする方法をとれば、十分採算のとれることは計算上明らかであるので、各地方自動車事務所単位に一括引受の会社を設立させた。鉄道弘済会の希望するところはこれを認めたが、半数以上は新設会社となった。

(4) 委託手数料の一部改正

昭和 27・4・1 からつぎのように改正実施した。

ア 従来は駅務の種類にかかわらず、単一料金で計算されていたのをつぎのように改めた。

(イ) 特別扱新聞紙、同雑誌および郵便物の取扱

1 件につき 5 円以内

(ロ) そ の 他 1 件につき 10 円以内

イ 1 時預り料、荷物保管料、貨物保管料、貨物留置料に対する手数料を新設 旅客または荷主から収受した料金相当額を、そのまま委託手数料として支払う。

ウ 小口貨物積卸手数料の新設

積込・取卸各 100 kg につき 7.5 円以内

ただし重量は実重量(標準数量表によるものはその所定)により、1 箇月分を通計したもの。

エ 鉄道有料広告取次手数料の新設 転換駅の受託人が、有料広告の申込の取つぎをした場合は、その広告料金の 1 割 5 分に相当する額。

4 現行委託業務の制度

(1) 自動車線委託業務処理手続の制定

乗車券類委託販売の実施、駅員配置駅を業務委託駅に転換等のために、自動車線乗車券類委託販売処理手続や若干の通達が出されていたが、荷物・貨物については、昭和 24 年請負業務の省還元以後、形式的には空白状態となっているので、これらの荷物・貨物の取扱も取入れて、新たに自動車線の委託業務を統一した自動車線委託業務処理手続(昭和 27・8 達第 473 号)を制定し、9 月 1 日から施行した。その概要はつぎのようになっている。

ア 総 則 委託駅の指定は本社自動車局長であるが、乗車券の販売を委託する駅は地方自動車事務所長が行う。乗車券の販売を委託する駅は普通委託駅と簡易委託駅に区別されている。委託契約は地方自動車事務所長が資力信用十分で、業務処理能力を有すると認めた者との間に委託契約を締結する。

イ 委託業務

(イ) 乗車券類の発売

委託販売乗車券の発売範囲は、普通委託駅に対しては別に制限しないが、簡易委託駅は原則として自動車線内相互発着のものにかぎられている。委託販売乗車券の種類は、普通委託駅は旅客規則所定の各種乗車券類とし、簡易委託駅はすべて常備乗車券で、車内乗車券 5 種のほか必要に応じ常備片道乗車券・常備回数乗車券・車内乗車券第 2 種・同第 2 種の 2 および自動車急行券とされている。委託販売の乗車券は管理所(自動車営業所・支所または派出所)が使用見込数量を考慮して準備する。乗車券類を受託人に交付する方法は、普通委託駅に対しては所定の乗車券類小出簿または物品送付書により、簡易委託駅に対しては、所定の自動車線委託販売旅客賃納付書によって管理所