

する イ 当月処理枚数÷(当月受付枚数+前月繰越枚数)

(3) 貯蔵品回転比率 用品庫等における貯蔵品の払出額を平均残高と対比して、貯蔵品の運用速度ならびに適正残高を觀察する。ア 中央・地方(委任調達品を含む)調達品別に作成する。イ 払出額÷ $\frac{1}{2}$ (前月末残高+当月末残高)。

(4) 三種貯蔵品処理比率 用品庫等における三種貯蔵品の処理速度を觀察する。ア 中央・地方売却品別に作成する イ 三種貯蔵品払出額÷ $\frac{1}{2}$ (前月末三種貯蔵品残高+当月末三種貯蔵品残高)。

(5) 受払諸票取扱効効率 用品庫等における1人当りの受払諸票の取扱枚数を算出して、就労人員の業務量を觀察する。ア 諸票とは規程に定められた物品に関連のある交付指令書・納品書・貯蔵品製作票・発生品受入票・保転票(改修票を含む)・保転伝票・物品送付書・引渡票・工事用品使用報告書・引渡兼使用報告書・配給票(改修票を含む)・特殊受払票・売却払出命令書・振替伝票・亡失損傷報告書・持込指定書等をいう イ 受払諸票取扱枚数÷用品庫等現在員数。

(6) 請求票処理効率 資材部需給課における職員1人当りの保転票・配給票・引渡兼使用報告書・売却払出命令書・交付指令書・納入指定書・購入要求票(以下「請求票」という)の処理枚数を算出して就労人員の業務量を觀察する。ア 中央・地方(委任調達品・売却品を含む)調達品別に作成する。イ 請求票処理枚数÷需給課現在員数。

(7) 契約締結効率 契約担当部門における職員1人当りの購入売却および修繕の契約締結件数を算出して、就労人員の業務量を觀察する。ア 契約換算件数÷調達担当部門現在員数 イ 契約には随意・指名競争および公開競争によるものがあり、したがってその業務量にもそれぞれ相違があるので、契約件数に軽重を付して換算する。

(8) 貯蔵品検査効率 資材部等における1人当りの検査件数を算出して就労人員の業務量を觀察する。ア 中央・地方調達品別に作成する。イ 検査件数÷検査担当部門現在員数。

(9) 用品経費比率 用品庫等における用品経費を貯蔵品受払額に対比して取扱量に対する適正経費を觀察する。ア 用品経費を固定および変動用品経費に区分する。イ (固定用品経費+変動用品経費)÷貯蔵品受払額。(市原高之)

**ちほうじどうしゃじむしょ 地方自動車事務所** 国鉄の支社の地方機関(地方において国鉄の業務を分掌している機関であって国鉄の従たる事務所をなすもの)。国鉄の支社における自動車運送事業の経営単位をなすものである。すなわち道路運送法にいう一般乗合旅客自動車運送事業、一般路線貨物自動車運送事業、一般区域貨物自動車運送事業、一般貸切旅客自動車運送事業を行って旅客・荷物および貨物の輸送ならびにその付帯事業を業務としている機関である。そしてこれらの事業は、日本国有鉄道法第3条に規定されているように、鉄道事業に関連する自動車運送事業であるので、主として国鉄鉄道線間の短絡路線、鉄道建設予定路線などにおいて行われている。また荷物電車の代行、貨車の代行など鉄道の代行輸送を行っている。またこれらの事業を行うのに必要な施設および機械器具の新設・製作・改良・保存および管理ならびに土地の管理や自動車の改良・保存および管理を行ったり、その他事業の経営に付随する一切の業務を行っている。ただし会計事務および決算は、鉄道管理局で行っている。また一般の委託による自動車および陸運に関する機械器具等の製作(自動車の製作を除く)・改良・保存および管理も行っている。

地方自動車事務所の設置箇所は、札幌(北海道)、仙台(東北)、

新潟(信越)、東京(関東)、名古屋(中部)、大阪(近畿)、高松(四国)、広島(中国)および門司(九州)の9箇所であり、名称はそれぞれかっこ書きのように地方名を冠している。そして自動車路線をもって所管区域が定められている。

所管する自動車営業キロは、下表に示すように旅客においては、274kmの信越を除けば901km~1,785km、貨物においては、369kmの北海道を除けば541km~1,183kmで、年々のびている。

地方自動車事務所の内部組織は総務課・営業課および整備課となっている。現業機関として自動車営業所(92)がある。所属する職員数は、約10,500人(国鉄の総職員数の2.3%)であり、このうち約9,950人が自動車営業所において現業に従事している。なお昭和31年度末の地方自動車事務所別の職員数・営業キロ・車両数・同年度中の輸送人員および貨物輸送トン数の概要を示すと下表のとおりである。

国鉄自動車概要 昭和31年度末

地方自動車事務所	職員数	営業キロ		車両数		輸送人員	貨物輸送トン数
		旅客	貨物	バス	トラック		
北海道	969	1,446	369	169	80	1,657	168
東北	1,154	1,547	1,091	188	63	1,738	123
信越	255	274	589	30	35	169	48
関東	1,715	1,298	541	212	223	2,110	628
中部	1,420	1,691	1,183	262	75	3,148	76
近畿	1,949	901	572	149	85	1,480	239
四国	811	1,045	750	150	13	1,262	5
中国	1,967	1,785	1,010	374	43	4,080	48
九州	1,249	1,052	817	216	89	2,388	107
計	10,489	11,039	6,929	1,750	706	18,032	1,442

(宮坂正直)

**ちほうてつどう 地方鉄道**

1 意義 都道府県その他公共団体または私人が、一地方の交通を目的とし、一般公衆の用に供するため、地方鉄道法の規定に基づき、運輸大臣の免許を受けて敷設した鉄道であって、軌道法によるものを除いた鉄道をいう(地方鉄道法第1条第1項)。地方鉄道という語は、地方鉄道法上の用語であって、日常、軌道とともに民営鉄道あるいは私鉄と呼ばれている。[公衆の用に供する]ということとは、特定人の専用に供するのではなく、一般公衆の交通の用に供することを意味する。特定人の専用に供する目的で敷設された鉄道は専用鉄道であって、ここにいる地方鉄道とは区別される(地方鉄道法第1条第3項および専用鉄道規程第1条)。しかし地方鉄道業者の自己の運送営業を営むための支線、たとえば車庫への引込線のようなものは、一般公衆の交通の用にせられることはないが、地方鉄道の一部として取扱われる(地方鉄道法第1条第2項)。一定の区域内たとえば遊園地内に敷設されている単なる娯楽施設のようなものは、交通機関としての鉄道と区別されるので、一般公衆の用に供せられても地方鉄道ではない。

[一地方の交通を目的とする]ということとは、幹線交通を目的としないということになるが、その判定は非常に困難である。実際には地方鉄道として免許された鉄道は、原則として一地方の交通を目的とするものとして免許になったものと推定するほかはない。

2 技術上の規格 地方鉄道は国鉄と相まって、わが国における陸上交通の重要な交通系路の一部を構成するものであるので、地方鉄道の規格を事業者の意のままにすると、国鉄と地方鉄道、あるいは地方鉄道相互間の連絡運輸・直通運輸上支障を