

重点輸送の必要を生ずる場合等において、国内の全運輸機関の輸送行為を統制し、計画的・組織的に輸送能力を行使する方法であって、統制の発動は法律または命令によるのが通例である。わが国の戦時中における統制輸送はほぼこの範ちゅうに属するもので、このような状態においては必然的に人の輸送よりも物の輸送に重点がおかれる場合が多い。

(2) 計画輸送方式 統制輸送方式の発動までに至らないが、輸送能力を合理的・能率的に行使するため、各運輸機関が自己の能力範囲において一定の輸送計画の下に輸送を行う方法であって、これを計画の強弱に応じて完全計画輸送方式と、不完全計画輸送方式とに分つ。

ア 完全計画輸送方式 一定の輸送能力に対し輸送を要求する全需要に対し、客貨別に輸送能力を配分し、さらに旅客については軍需・通勤通学・工員輸送等の質的重要度に応じ、貨物については物資別にはほぼ完全な輸送計画を樹立し、輸送能力を配分する方法であって、おおむね国策にそった高度の計画輸送といえる。統制輸送下における一運輸機関についてみれば、おおむねこのような計画を伴う場合が多い。

イ 不完全計画輸送方式 前記アによる輸送計画のように精密な計画によらないが、一定の輸送能力を輸送需要に合わせ、合理的・能率的に行使するため輸送計画を樹立し輸送する方式であって、おおむね常態輸送において行われる。平時における国鉄の輸送方式はこれに属するもので、一定の長期計画にもとづき旅客貨物別に年間輸送計画を樹立し、貨物輸送については輸送要請の変化にもとづいて、さらに月間計画を樹立し輸送の的確を期している。これらの計画は輸送需要にもとづいて運輸量の計画がなされるほか、列車設定計画、客貨車運用計画が樹立され、さらに貨物輸送においては地域別輸送計画、主要物資別輸送計画がなされている。

2 狭義の輸送方式

運送客体を個々の目的地まで（始点より終点まで）輸送するための計画的・組織的な輸送の仕方である。この場合運送目的の達成には運輸の公共的性質にかんがみ、利用者の便益増進をはかるはもちろん、企業経営的にも合理的にして能率的な方法が要求される。したがって交通需要の内容と各運輸機関の機能的特質によって輸送態様も異なることとなる。すなわち大は鉄道、船舶、自動車から、小は人力、畜力による機能の特質に応じて多岐多様の形態をとるのであるが、ここでは主として国鉄を中心とした輸送方式に限定して述べる。

国鉄を主体として考えられるおもな運送機関すなわち運搬具は客貨車、電車、気動車、自動車および連絡航路用の船舶であり、これらによる運送施設はその必要度ないしは地域的要請度に応じて分布設定され、それぞれの輸送方式をとっているが、これを大別すると旅客輸送方式、貨物輸送方式に区分される。

(1) 旅客輸送方式

ア 旅客の運輸量および移動状態（波動性、復帰性）を基礎とし、これに需要の質的内容および公共性にもとづく利用者の利便等を考慮して輸送計画が樹立され、これによって旅客列車の設定、列車の編成、客車の運用が行われる。

イ 輸送の方法は一般旅客に対しては、原則として公示した一定の列車時刻表により列車を運転し、その利用は旅客の任意による。

ウ 列車は旅客、手小荷物の性格にもとづいてつぎのように設定される (ア) 定期的に運転される定期列車のほか必要に応じて不定期列車、臨時列車が設定される (イ) 地域的運輸量を考慮して経済輸送をはかるため、線区によっては旅客列車のほ

かに混合列車、準混合列車が設定される (ウ) 長途旅行の旅客を対象として長距離旅客列車（直通旅客列車ともいう）が、また主として地方交通を目的として地方旅客列車（ローカル列車ともいう）が設定される (エ) 通勤通学およびこれに類する旅客の利用時間帯を考慮して、通勤通学用列車およびこれに類する列車が設定される (オ) 利用旅客の質的需要を考慮して、普通旅客列車のほか、普通急行列車、特別急行列車および準急行列車が設定され、普通旅客列車以外は一定の料金を徴しその利用は旅客の任意とする (カ) 電車、気動車およびレールバスは主として地方的輸送方式として採用され、その目的はおもに経済輸送とひん度輸送とである。

エ 船舶は主として陸地間の連絡用に供せられる。

オ 国鉄バスは主として地方的輸送のために設けられる。

カ 旅客輸送の場合の等級を3等級に分ち、利用度その他を考慮して上級車の連結区間を指定している。また区間によっては寝台車、食堂車等の連結を行い、その利用はいずれも旅客の任意である。

キ 手荷物輸送は原則として旅客と同一列車によることとし、旅客列車に荷物車を連結して輸送される。

ク 小荷物は比較的小量品であって、急送を要するための需要に応じて制定されたもので、荷物車の輸送余力の利用が原則とされている。

ケ 国鉄と経営を異にする運輸機関との間に、連絡運輸規則にもとづいて連絡運輸が行われるほか、契約によって車両の直通運転を行う場合がある。

(2) 貨物輸送方式

ア 貨物の運輸量および流動状態（波動性、偏倚性）を基礎とし、需要の質的内容および公共性にもとづく利用者の利便等を考慮して、貨物輸送の基本的計画を行い、おのおのその使命に応じた貨物列車の設定、列車の組成および貨車の運用が行われる。貨車運用は共通運用制を採り、中央集権制によって運用される。そして末端ではいわゆる現車集配方式によっている。

イ 貨物の輸送は車扱貨物は配給された貨車に貨物が積込まれ、小口貨物（宅扱および小口扱）は、定められた範囲（1駅発3駅以内着、2駅発1駅着）で1車単位にまとまるものは積合車として仕立てられた貨車に、まとまらないものは代用車として1駅ずつ、ないし一定の区間ずつに仕立てられた貨車にそれぞれ積載され、貨物列車によって輸送される。ただし代用車は全部が着駅まで直通できるよう仕立てられないので、小口貨物中継駅で適当な宛先貨車に中継されて順次着駅まで輸送される。小口貨物積車の運行は一定の運行表によって列車を指定し計画的に行われ、途中積卸の必要のない区間は締切代用車として直通列車によるように計画される。また宅扱は発着駅から戸口までの集貨・配達が行われる。また特殊な例外として入換方式によって、一定の駅間に貨車を移動させることもある。

ウ 貨車は原則として発駅で連結した列車で、着駅まで直送するたてまえとなっているが、発駅着駅間で1個列車にまとまるのはまれであって、むしろ他の列車に継送して集結輸送する方が着駅に速達できる場合が多い。したがって貨物輸送手続には貨車直送に対する例外規定を設けて、必ずしも貨車直送によらなくてもよいことにしている。そして貨車は発駅から着駅まで、適当な貨車だけを連結して編成される貨物列車によって合理的に輸送される。具体的に述べると貨物列車は組立駅で組成されるのであるが、中間駅発送貨車は区間貨物列車で発送され、急送品積車、遠距離行貨車および集結輸送を指定されている貨車は、組立駅で急送品列車または輸送力列車に継送される。