

エ 小口混載扱は小口貨物を通運事業者が1車単位にとりまとめ、原則として1荷主主義で鉄道に託送し、鉄道は車扱貨物と同様の方法で輸送する輸送方式であるが、おおむね通運事業者が自動車その他の運搬具で小口貨物を集約しているので、鉄道との協同輸送とみることができる。

オ 定量的な鉄道出貨に対しては計画的に貨車を配給し、または輸送力を提供する場合がある。

カ 貨物列車はおおのの使命によっ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) 地域的な運輸量を考慮して経済輸送をはかるため、一般の貨物列車のほかに混合列車、準混合列車が設定される。また例外的に旅客列車の後付等により貨車を輸送する場合がある (ウ) 停車を要しない区間における貨車輸送は同方向の貨車を集結して、その区間を可及的に通過させ輸送するために、直行貨物列車いわゆる輸送力列車が設定される (エ) 長距離行小口貨物積車を主体として輸送するためには、小口貨物列車が設定される (オ) 鮮魚、青果等の市場貨物を主体として輸送するためには、急行貨物列車(市場列車、鮮魚列車、野菜列車等の名称がある)が設定される (カ) 近距離行貨車、中間駅発着貨車、急直行貨物列車の停車しない駅発着の貨車等の、地方的輸送を目的として区間貨物列車(地方貨物列車、ローカル列車ともいう)が設定される (キ) 代用車を主体として組成し、牽引(けんいん)余力を利用して近距離行貨車、急直行貨物列車の通過駅発着貨車を輸送する目的で代用列車が設定される。地方線区では地方貨物列車と代用列車とは併合されて運転する場合が多い (ク) 列車の設定は輸送の使命とするスピードの面を考慮して、常に個々の列車ダイヤを妥当な時刻に配列するように努めている。

キ 荷主負担の小運送費の節減、積卸作業の簡素化等を目的として、貨物の合理的かつ能率的運送をはかるため専用側線、専用鉄道の制度を設けている。

ク 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、あらかじめ国鉄の承認をうけた貨車の相互直通、接統駅での小口貨物の中継等が行われる。

ケ 質的輸送をはかるため輸送貨物の性質を考慮して適合車が設けられ、または荷主の利便を考慮して輸送列車を指定する制度や、1車2口扱制度等を設けている。

コ 以上の輸送方式のほか貨物輸送方式の近代化の1つとして、鉄道機能と自動車機能の長所を結びつけた輸送方式、いわゆる協同運輸方式を採用するに至った。現在国鉄で行っている協同運輸は小口貨物を対象とし、都市発着小口貨物の自動車による集約、閑散支線区発着小口貨物の自動車による代行輸送および幹線に発着する小口貨物の中心駅集約である。なお自動車との協同運輸に関連してコンテナの利用や貨車にのせるトレーラー、貨車をのせるトレーラーの利用等の研究が行われている。――貨車のりトレーラー。貨車のせトレーラー。(高野善次)

ゆそうほんぶ 輸送本部 駅または操車場において輸送助役が執務して、構内における輸送・運転に関する業務を総括する場所をいう。通常おおむね構内の中央に位置し、ここには助役・運転掛・車号掛等が執務する。輸送本部においては、構内の輸送計画および作業内規の作成ならびに鉄道管理局の指令をうけ、また他の業務機関との打合わせ・連絡を行って、これをさらに構内の現場各詰所に執務する従事員に伝達する。また構内本部または運転本部ともいう。(内田富彦)

ゆそうりょう 輸送量 ある線区の輸送量といえは普通その線区に発着する客貨の数量のほか、通過する数量を包含し、輸送

人員・輸送トン数等で示される。厳密には輸送人員・輸送トン数だけでは、輸送量比較の尺度としては不十分であるから、輸送距離の観念を入れて1人1キロ・1トン1キロ輸送した量を単位とし、それぞれ何人キロ、何トンキロと呼ぶ。既設線の場合、人トンキロの計算方は駅間旅客・貨物の通過人員および通過トン数に、駅間キロを乗じたものの集計である。建設線経済調査の場合は旅客については沿線人口、類似線の1人当り乗車回数から乗車人員を算出し、線内線外(*線内相互発着。*線外行)の比率により線内相互発着の乗車人員と線外行の乗車人員に区分し、後者を2倍して輸送人員を推定し、類似線の1人平均乗車キロから旅客人キロを算出する。貨物については実際に発着駅・仕向地・仕出地を調査して、輸送トン数と実地の輸送キロから貨物トンキロを算定する。通過旅客・貨物については短絡により当然通過となる駅の範囲を調べ、通過すべき旅客・貨物の数量を想定して、輸送人トンキロを算出する。(三ツ松 進)

ゆそうりょくれっしゃ 輸送力列車 相当距離にわたり、その列車の終着駅以遠行貨車を集結して輸送することを主要な任務とする貨物列車である。この列車を運転することにより、途中組立駅の構内作業を省略し、途中の停車駅を小数に止め、停車時分もごく短くすることができるので、列車の運転所要時間が短縮され、貨車の速達を図ることができるのである。この列車はその列車の終着駅以遠行の貨車で組成すべきであるが、列車の運転時刻と貨車の発生時間帯との関係から、終着駅以遠行の貨車のみで組成することが困難な場合、または終着駅以遠行の貨車があってもその列車に連結すると、他の集結責任列車が成立しないような場合には、なるべく遠距離行貨車を連結し、前途の組立駅においてさらにその列車の終着駅以遠行貨車を補充するのである。現在主要幹線を運転している大部分の列車は、この輸送力列車であり、この列車が適正に配列されることによって、貨車の運用効率を向上することができるのである。(菅野太次)

ゆそうれっしゃおよびれんらくせんしつひょう 輸送列車および連絡船指定図表 貨主から列車または連絡船の指定の申込があった場合、駅長がそのつど鉄道管理局の指示を受けてその列車および船便を指定することは、事務進行上非常に煩しいばかりでなく、事務の渋滞を来すこととなる。そこで営業局においては、常時運転しかつ全国にわたって有機的輸送網を構成している列車・船便を関係機関と打合わせの上選定し、1つの図表として作成してこれを全国の各駅はもちろん、各関係機関に配付している。この列車と船便を図表としたもののうち、急送品および小口混載積車以外の一般貨物積車輸送のために作成されたものを、輸送列車および連絡船指定図表という。

輸送列車または船便の指定制度は、これによって迅速正確な活用が期し得られるので、荷主の受ける利便が大きい。その半面鉄道としてはこれに対する責任を負うこととなるのであるから、現場かぎりでこれが受諾をするときは、輸送情勢が正常な場合でなければならない。したがって事故その他の事由で列車の運行または船舶の航行が混乱している場合においては、この指定図表に定めてあるものでも駅長かぎりでは列車または船便の指定に応ずることを禁じ、やむをえないもので輸送の途を講ずることのできるものについてののみ、本社が関係の向きと打合わせの上特認する方法によっている(図表次ページ)。(菅野太次)

ユニオン・パシフィックてつどう ユニオン・パシフィック鉄道 (米) Union Pacific Railroad Company 1級鉄路、営業キロ15,784km。本社所在地 Omaha, Nebraska, U.S.A. 南北戦争当時、孤立していた太平洋岸地域の防衛上の必要か