

にもつしゃ

国債その他運輸大臣の指定する有価証券の取得か銀行預金または、郵便貯金にあてるほか、業務上の余裕金を運用してはならないことになっている。(5) 財産処分制限 公団の財産は、政府からの出資および国鉄からの出資によって構成されるものであるため、国鉄に対し貸付けまたは譲渡を行なう場合のほかは、運輸省令で定めるところによって運輸大臣の認可を受けなければならない。

6 監督

公団は、運輸大臣が監督する。前述した各部門に関する認可、承認および指示を行なうほか、特に必要があると認めるときは、公団に対してその業務に関し監督上必要な命令をすることができる。また、監督の必要上、公団の実態をはくするのための報告をさせ、または立入り検査をすることができる。

7 政府および日本国有鉄道との関係

(1) 政府との関係 ア 政府は公団に対し出資する。イ 総裁および監事は運輸大臣が任命し、副総裁および理事は運輸大臣の認可を受けて総裁が任命する。ウ 公団は下記の事項に関しては運輸大臣の認可を受けなければならない。また下記事項のうち(イ)を除いて、運輸大臣は認可をする際に、あらかじめ大蔵大臣に協議することになっている。(ア) 業務方法書の作成または変更 (イ) 工事実施計画の作成または変更 (ウ) 鉄道施設の貸付料、譲渡価額の決定または貸付料の変更 (イ) 高架下施設の建設および管理 (ウ) 鉄道に関する工事、調査、試験、研究等の受託 (ウ) 毎事業年度における事業計画、予算および資金計画の作成または変更 (キ) 長期借入金もしくは短期借入金の借入れ、または鉄道建設債券の発行 (ク) 短期借入金の借換え (ク) 債券発行事務の委託 (ク) 長期借入金および鉄道建設債券の償還計画の作成 (ケ) 重要財産の譲渡、交換または担保提供。エ 公団は下記の事項に関しては、運輸大臣の承認を受けなければならない。なお、下記事項のうち、(ウ)および(イ)については、運輸大臣は承認する際に、あらかじめ大蔵大臣に協議することとされている。(ア) 高架下管理規程の制定または変更 (イ) 予算総則で指定された経費の金額についての流用、予備費の使用または予算の繰越し (ウ) 毎事業年度における財産目録 貸借対照表および損益計算書の作成 (ウ) 会計規定の基本事項の制定または変更 (イ) 給与および退職手当の支給の基準の制定または変更。

(2) 日本国有鉄道との関係。ア 日本国有鉄道は公団に対し出資する。イ 公団は建設した鉄道施設を日本国有鉄道に有償で貸し付け、または譲渡する。なお、運輸大臣が後進地域その他特定の地域の開発等のため無償とする特別の必要があると認めて指定した鉄道施設は、無償で貸し付けることができる。ウ 公団は下記の事項に関しては、あらかじめ日本国有鉄道に協議しなければならない。(ア) 工事実施計画の作成または変更。(イ) 事業計画の作成または変更。

8 基本計画

運輸大臣は、公団が行なう鉄道新線建設事業について、あらかじめ鉄道建設審議会にはかり、大蔵大臣と協議のうえ基本計画を定め、公団に指示することになっている。公団は鉄道新線

表-3 貸付線

線名	区間	貸付年月日	県別	延長
生橋線	季石～赤渕	39・9・10	岩手	6km
根岸線	桜木町～磯子	39・5・19	神奈川県	8
辺富内線	振内～日高	39・11・5	北海道	25
美幸線	美深～仁宇布	39・10・5	"	21
白糠線	白糠～上茶路	39・10・7	"	25

建設業務を行なうときは、この基本計画に基づいて、あらかじめ日本国有鉄道と協議のうえ、工事実施計画を作成して運輸大臣の認可を受けることになっている。昭和40・6・15付で運輸大臣が指示した基本計画は、表-2のとおりである。また、昭和39年度末現在の貸付線は、表-3のとおりである。(橋友三)

にもつしゃ 荷物車 (英) baggage car 広義では客車のうちで、手荷物・小荷物および託送郵便物を輸送するための営業用の車両。

また場合によっては郵便車を含めることもある。

客車の分類に従って、荷物車を分けると、次のとおりになる。

- (1) 客車
  - 荷物車(ニ)
  - 旅客荷物合造車(ハニ)
  - 郵便荷物合造車(ユニ)
  - 旅客郵便荷物合造車(ハユニ)
- (2) 気動車
  - 荷物車(キニ)
  - 合造車(キユニ, キハユニ等)
- (3) 電車
  - 荷物車(モニ, クモニ等)
  - 合造車(モユニ, モハユニ等)

狭義には、客車のうちの荷物車(ニ)のみをいい、他の荷物車は、荷電(モニ)・荷気(キニ)等の呼び方をする。

荷物車は従来ほとんど旅客列車に連結されていたが、現在の主要線区では、ほとんど荷物列車に連結されるようになり、主として一般荷物の集約、継送、急送品・新聞等の輸送にあてられている。大都市間等荷物が多量にまとまる場合は、車掌が乗務しない**締切荷物車**(この場合は主として締切荷物貨車を使う。)により輸送する。

特別急行旅客列車用固定編成客車の荷物車は、この編成の冷暖房等の電源を1箇所に集めた電源室があるので、これを一般には電源荷物車という。(橋本 外喜久)

にもつセンター 荷物センター 経済が高度に成長し、大量生産、大量消費の時代となってくると、運送部門でもよりいっそうの高速化とマスのプロ的な輸送方式への転換が要請されてくる。国鉄の少量物品運送も近代化、合理化の方策として、輸送のスピードアップとマスのプロ化をはかっている。さて少量物品運送のマスのプロ化は必然的に拠点对拠点の基幹輸送と、拠点对後背地の集約継送輸送とに分離せざるをえない。この拠点としての荷物センターは、後背地からの荷物を集約して着地別に輸送車を仕立て、高速列車を編成運転させ、また到着列車から取り卸した荷物を後背地に中継継送するという、大量輸送の中核的機能を果たすことになる。こうして荷物センターでは

- (1) 集約した荷物をもとに、合理的な仕立計画を立てることができる。
- (2) 仕立車を高速の列車により輸送する結果、大量輸送と速達をはかりうる。
- (3) 車両の大型化、積載効率の向上が期待できる。
- (4) 締切輸送の強化とスピードアップにより、輸送コストを軽減しうる。
- (5) 中継作業としては、効果的な要員配置と作業管理および荷役の機械化をはかることができる。
- (6) 大量の輸送需要を開発し、また確保することができる。

昭和38・10に開業した東小倉荷物センターは、九州一円を後背地とし、国鉄最初の整備された荷物センターである。同センターは九州対本土間の手小荷物、小口扱いおよび小口混載貨物の発着中継作業を行ない、荷物専用列車・急行貨物列車等により輸送を行なっている。設備的にはフォークリフトやターレットの使用に便なるようフォームが設計され、またトウコンベアを始めとする荷役機械が設備され、中継作業の近代化をはかっている。センター開業により、九州対本土の旅客と荷物輸送の