

とは、その予測作業にとっては、ほとんど無益であっても、次の予測の方法的改善には大いに役だつた。この意味で輸送需要予測の事後検討は必要である。しかし、これも先述した精度の問題と関係があって、百億トンの位まで正確に出すことが要求されていたときに、十億トンの位の少々の食い違いは、問題にする必要がないというような点の留意を要する。――輸送市場調査。輸送市場占有率。

参考文献 国鉄開発業務研究会編 交通市場調査ハンドブック。同会編 鉄道の営業開発。松島康夫著 需要の分析と予測。I. D. J. Bross; Design for Decision (ed. by Macmillan Company) 1953 (竹内清訳 決定と計画)。(金沢弘雄)

ゆそうちょうせい 輸送調整 事故または輸送力不足等で、一時的に平常の貨物輸送ができなくなった場合に、その対策として実施する次のような手配を輸送調整という。

- (1) 使用調整 基準を定めて貨車の使用を調整する。
- (2) 発送調整 貨車の発送を一時調整する。
- (3) 回輸送 所定経路以外の経路により輸送する。

この輸送調整と似たものに**運送制限**がある。どちらも事故等で運輸上の支障が生じた場合に与えられる輸送手配であることは同じであるが、輸送調整の方が比較的支障の程度が軽い場合に実施される。

参考文献 貨物輸送基準規程。(室井 健)

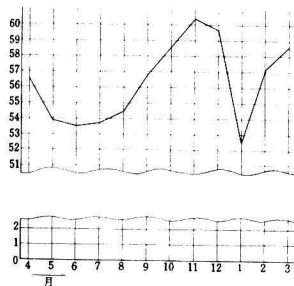
ゆそうはどう 輸送波動 旅客または貨物の輸送量は、輸送人員、輸送人キロ、または輸送トン数、輸送トンキロ等の単位で表わされる。この輸送量は経済の発展、人口の増加等によって増大するが、それは5月より6月、6月より7月というように月ごとに、または日を追って漸次増加するとはかぎらない。たとえば貨物輸送の実績を月別にみると、4月は5・6・7月より多く、また1・2・3月より10・11・12月の方が多いというのが普通の年度の貨物輸送の実態である。また東京付近の電車による旅客輸送量は、朝・夕のラッシュ時間帯には極端に多く、他の時間帯は比較的少なくなっている。このように旅客または貨物の輸送量が一般社会生活に左右されて、季節により、曜日により、または時間帯によって、ほぼ定形の増減を繰り返すことを輸送波動という。すなわち輸送量は大小幾つかの波動を描きながら増加していくものといえることができる。

国鉄の輸送量における輸送波動は、一般的には月別波動(季節別波動)、曜日別波動および時間別波動の3種類に分けられるが、以下にその実態を述べる。

1 月別波動(季節別波動)

月別波動の例として1964年度の月別貨物輸送トン数を図-1に示したが、貨物輸送量が最大量を示すのは、農産物の収穫期で、年末を前にした10・11・12月である。この3箇月間は、わが国の経済界が最も活況を呈する季節で、貨物輸送の面からは**秋冬繁忙期**と称して、国鉄の保有する輸送設備・車両または要員等をすべてつぎ込んで最大限の輸送力を発揮する季節である。年間を通じてみると、次にピークを示している季節は2・3・4月であり、5～8月と1月は最も低

図-1 昭和39年度月別貨物輸送トン数(1日平均)



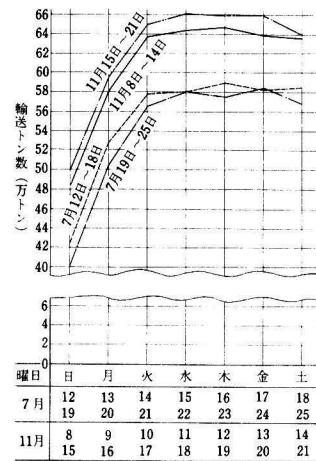
い輸送量を示している。このように国鉄における貨物輸送量は、10～12月、2～4月にピークとなるような季節波動を描きながら年々増加している。

旅客輸送における季節波動は、貨物の場合とは異なり、3～5月の春季、7・8月の夏季が、学校の休暇、または連休の影響等で月別波動のピークを示している。また、年末、年始は、長距離客が一年中で最も多く、各主要幹線の長距離旅客列車は非常に混雑するが、期間が短いため、月別波動として特に高い値を示すに至らない。

2 曜日別波動

図-2は貨物輸送量が比較的少ない7月と最も多い11月のうち、それぞれ2週間分の日別の輸送トン数を示したものである。これによると、7・11月いずれの月においても日曜日の輸送量は非常に低下し、火～土曜日までが、ほぼ一定の数量となっている。これは日曜日における生産工場等の休暇によるものであるが、最近では勤労者生活の合理化によって日曜日休業の企業が非常に増加し、日曜日における出荷が、それに比例して減少しており、図示のような曜日波動となっている。

図-2 昭和39年度曜日別輸送トン数の実績

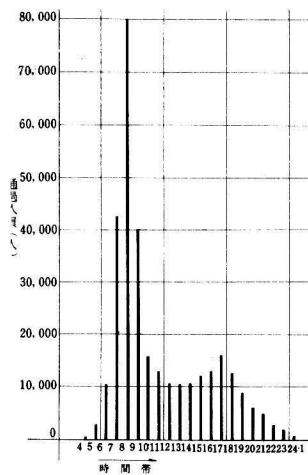


旅客輸送における曜日波動は、貨物輸送ほど一定ではなく、むしろ季節によって左右されることが多く、同じ季節でも天候によって左右されるという要素も含まれている。

3 時間別波動

時間帯によって輸送量が増減する傾向は、貨物輸送よりも旅客輸送により多く現われる。その顕著な例として、東京の京浜東北線南行の上野・御徒町間における時間帯別通過人員を図-3に示した。この線区は、東京付近においては中央線に次いで通勤通学輸送量の多い線区で、7～10時までの3時間が非常に高い値を示し、その中でも8～9時までの1時間には約8万人を輸送しているが、これは1日中の輸送量の25%以上となっている。大量の通勤・通学輸送を担当している線区の時間帯別輸送波動は、いずれもこのような傾向となっており、朝のピークに次いで夕方にもう一つのピークがみられるのが普通である。

図-3 京浜東北線南行上野・御徒町間時間帯別通過人員(昭和38・10)



長距離旅客の時間帯別輸送波動をみるために、新幹線の超特急