

## りょかくがが

ようにするもので、物資流動学あるいは円滑な流通技術の学問ともいうべきものである。わが国の企業でも流通コストを低減しながら、しかも利用者へのサービスの万全を期するためには、その商品の荷造包装、荷役・運搬、貯蔵・保管、輸送などの各要素を個々バラバラに処理するのではなく、これらを一括総合した新しい流通技術の管理——包括的综合管理の必要性が強調されている。

国鉄が流通部門の大動脈として流通技術の革新に積極的に寄与するには、たとえば輸送コンサルタント組織を設けて、個々の企業の物的流通システムを分析検討し、個々の流通技術あるいは一貫流通システムの合理化をアドバイスしながら、鉄道貨物輸送の販売を行なうことが考えられる。流通技術の革新を各企業に放任すれば、その規格・様式は個々バラバラのものとなり、国民経済的に大きな損失を伴うことになる。この損失を避けるために規格・様式の統一をはかり、各企業の物的流通の調査をはかることが、物資輸送の支柱にならなう国鉄の国民経済に対する責務の一つである。具体的には国鉄が個々の企業の要請を整理統合して作り上げる新しい流通システムの規格、様式を普及拡充し、企業の生産販売活動をそれに合うように変化させるので、国鉄だけが変容するのではなく、相手も変容させるのである。したがって、国鉄の輸送コンサルタントは「鉄道輸送」を売るセールスマンではなく、「新しい流通システム」を売るセールス・エンジニアであり、物的流通に関して産業界をリードする新しい鉄道貨物営業のせん(尖)兵といってもよいであろう。

参考文献 アメリカマーケティング協会定義専門委員会編 マーケティング定義集。ダイヤモンド社編 体系経営学辞典。同社 マーケティング読本。林周二述 物的流通論(近代経営一昭和40・3号所載)。同氏述 「流通」は暗黒大陸か。(別冊中央公論一昭和40年春季号所載)。同氏著 流通革命新論。東京都首都整備局編 総合流通施設に関する調査報告書。田島義博著 日本の流通革命。同氏著 流通機構の話。宇野政雄編 現代の経営学第2巻。(泉沢正敏)

**りょかくががかり 旅客掛** 駅におかれる職で、昭和37年の職制改正により、出札掛、改札掛および乗客掛が統合されたものである。職務内容は、乗車券類の発売、入きょう(缺)、集札ならびに旅客運賃料金の不足追徴または払いもどし等の事務および旅客の案内、誘導、整理等を行なう。この職になるためには、一定期間運輸現業機関の職務経験を経てから、鉄道管理局が行なう掛職採用試験に合格するか、第一種鉄道学園の所定科を修了しなければならない。(森口政雄)

**りょかくこうしゅうえいせい 旅客公衆衛生** 公衆の日常生活に密接不可分な関係をもつ国鉄のような公益事業にあつては、利用者である旅客公衆に対し、旅客サービス向上の一環として衛生上に基因する危害を未然に防止し、快適な旅行をはかるため、次の対策を講じており、これらを旅客公衆衛生という。

- (1) 列車・自動車・船舶おたび駅舎等の定期殺虫消毒を実施するほか、伝染病発生時の防疫措置としての防疫班の設置。
- (2) 駅等の構内および列車食堂等において、旅客を対象として販売する飲食物についての衛生監査指導ならびに飲食物取扱者等に対する衛生指導の実施。
- (3) 旅客に供給する飲料水の清潔保持のための消毒および検査等の実施。
- (4) 車内環境の衛生保持のための調査試験の実施。
- (5) 疾べい等による事故発生時の救護措置として救急指導員

および救急員の養成ならびに駅・列車等に必要な救護材料および救護薬品等の整備。(荒張忠朗)

**りょかくしゃ 旅客車** 旅客車とは、人および物(手小荷物および郵便物)を運ぶため製作する鉄道車両をいう。

旅客車は、客車・電車・気動車に大別される。

客車は、皇室用客車・営業用客車・事業用客車に、電車は、電動車・制御車・付随車に、気動車は、動車・気動制御車・気動付随車に中別される。

皇室用客車は、御料車・ぐぶ(供奉)車に、営業用客車は、1等寝台車・2等寝台車・1等車・2等車・食堂車・郵便車・荷物車に、事業用客車は、職用車・試験車・工事車・教習車・保健車・救援車・配給車・暖房車に小別される。電動車は、制御電動車と中間電動車に小別される。電車・気動車の小別は、その用途により客車と同じである。

(小瀬 進, 向田 幸一郎)

**りょかくしゃきち 旅客車基地** 旅客車の収容・検査・修繕・洗浄・組成等の全部または一部を行なう鉄道管理局または支社の現業機関である客車区・電車区・気動車区・\*運転所等を総称する場合に用いる。

旅客車の主体が、従来は客車であったものが、動力近代化により、一部の寝台車両を除いて、電車・気動車に主力が移動していること、および輸送需要の増大に伴うこれら車両の大幅な増備に対応して、旅客車基地の整備増強を要するが、この場合(1)基地は可能なかぎり集約、統合する(2)基地の配置および規模の適正化をはかる(3)波動用旅客車収容力の拡充をはかる(4)用地取得、要員確保の困難性を考慮して大都市所在基地の車両を他方終端基地に移す、ことが一般的な考え方とされており、また(5)同一車種の運用、配置が集中している地区は車種別基地(例 電車区・気動車区)、多車種の運用、配置が行なわれている地区にあつては、多車種が共用しうる設備をもった統合基地(例 運転所)にすることが多い。

旅客車基地は、新幹線を含め合計184箇所(昭和40・1)、うち客車区11、電車区28、気動車区7、客貨車区76、運転所10、その他(駅ほか)52箇所となっている。

(川島義徳・小桑川 昭郎)

**りょかくしゃきほんうんよう 旅客車基本運用** 旅客列車のダイヤが決定すると、それぞれの列車の使命によって、車種・形式・性能を考慮して、その[本編成]列車の運転全区間にわたって列車編成の基幹となつて、常時1群として運用する旅客車)が決定される。

この本編成の使用方を定めたものを、一般的に旅客車の基本運用と称している。

本編成の決定に当たっては、次の各号に示す条件が検討され、また、これが運用については合理的かつ経済的使用に十分配慮される。

- (1) 旅客および荷物の流動状況
- (2) 列車の種類別、運転区間
- (3) 旅客車の定位および編成順序
- (4) 運用受持駅・区
- (5) 検査、清掃の駅・区
- (6) 換算両数
- (7) 電動車・付随車の割合
- (8) 組数

(成富博次)

**りょかくしゃふぞくうんよう 旅客車付属運用** 旅客列車はその性質、時間帯等によって一連の基本運用だけでは、旅客および荷物の流動状況に応じられない場合がある。このよ