

總人運第 五八號

昭和五年五月十七日

決 定

五十九日

行 施

昭和五年五月十九日

内閣總理

お

内閣官房長官

五

總理廳官房人事課長

起 案

内閣官房次長

事 務 官

東京鐵道局名古屋鐵道局門司鐵道局は別紙運輸大臣
申牒のとおり抜群の功績あるものと認められるので別紙の
とおり表彰状を授与することに致したく。

右高裁を仰ぐ。

追て決裁の上は左案を以て運輸大臣宛に通達することに
致したい。

案

昭和二十四年五月十九日

内閣官房長官

運輸大臣宛

団体表彰方^{ついで}に^{ついで}關^{ついで}する^{ついで}併^{ついで}（依命通達）

客月三十日付人貳才三一九号を以て標記の件について申出があつたが、このたび申出のとおり東京鐵道局、名古屋鐵道局、門司鐵道局に対し表彰状を授与されることに決定しました。

めくられず

彰 状

(各通)

東京鉄道局
名古屋鉄道局
門司鉄道局

昭和二十三年度における鉄道貨物年間一億三千万七輸送計画の實施に当り、あらゆる悪條件が累積し極めて困難な状況の下にあつたにもかかわらず、たゆまざる努力を続けてよく責任輸送量を突破し、所期の目的を達成する原動力となつたことは、右管内従事員一同が

— 総 理 廳 —

國家の實情と貨物輸送の重要性とを深く認識し、強い責任感と盛んな勤勞意慾とをもつて職務をなし遂げた結果であつて、鉄道輸送を通じ國家の再建に寄與した功績は、まことに大きく、他の模範とすべきものである。よつて彰状を授與してこれを表彰する。

昭和二十四年五月五日

内閣総理大臣 吉田 茂

人式第一二一九号

昭和二十四年四月三十日

運輸大臣 大屋 晋



内閣総理大臣 吉田 茂 殿

昭和二十三年度鉄道貨物一億三千万屯

輸送達成功勞團體の表彰について

終戦後日本國有鉄道施設は長年に亘る酷使と老朽荒廃によつて著るしくぜい弱化し、これに加うるに戦後における従業員の生活不

運 輸 省

安と勞需用物資の不足に關聯する勤勞意欲の低下はこれに拍車をかけて、貨物輸送力は甚だしく低落し、沿線には三百數十万屯の滞貨をかかえ、背後には一千万屯にあまる貨物が輸送を待機し、物資の輸送は著るしく抑滞を受ける状況であつた。重要物資や國民生生活必需物資すらも輸送の円滑を欠き、恰も産業經濟、國民生活が輸送によつて阻まれつつあるといふも過言でないやうな事態に立至り、鉄道輸送力増強を要望する声は巷に滿つるの感があつた。

この機において二十三年度の國家物資生産計画から想定する二十三年度の鉄道貨物所要輸送力は少くとも一億三千万屯であると推

計されたのであるが、二十二年夏の実績輸送量一億一千百八十四万屯に比すると実に一割六分の増加で、複雑な機構と構成をもつ鉄道輸送力が一挙にかかる大幅な増進を期することは到底不可能であるとされたのであるが、二十三年四月二日閣議において「鉄道貨物輸送力一億三千万屯確保対策」が正式に決定されるや、全組織をあげて強力にこれが増強策に邁進し、労働状態その仰水震害等による大規模且長期に亘る自然障害が続出する等状況極めて困難なるなか、乏しき資材と労働物資に甘じてよくこれを克服し、各種施設整備、能率運動等を展開して、年間輸送力は一億二千九百五十一万屯の実績を発揮して、目標を殆ど一〇〇%達成す

運 輸 省

ることが出来たことは日本鉄道史上においても空前のことであり、今や金融その他の経済状態による出貨の低調化あるとはいえ、さしも喧騒を極めた輸送難の声は全く影をひそめ、沿線には滞貨の姿を認め難いまでになつた。これを機として戦時以來続けて来た統制輸送を撤廃し、自由輸送体制に切替えることが出来たことは、日本産業経済、国民生活に一大明朗さを加えたものである。自由輸送体制は長期五ヶ年計画の最終年度においてこれに達し得る想定であつたので、これを僅か一ヶ年にして達成し得た一億三千万屯輸送の功績は高く評價されるべきものと信ずる。勿論これは全鉄道局かよく密議決定の趣旨を体し、一ヶ年の長期

に亘つて、たゆまざる異常の努力を傾けつづけられたためであつて、その管内全段の奮闘に対しては深い敬意を表さねばならず、既に運輸大臣名を以て多くの表彰を行つて来たのであるが、特に門司、東京、名古屋の三鉄道局は旺盛なる責任感の下に、年間として自己に割当てられた責任目標を完全に突破して、一億三千万屯輸送を以上の成果に導いた主力をなすもので、その功績は他の模範として特に推奨する必要があるものと信ずるから特に総理大臣名によつて表彰方詔議されたい。よつて別紙功績調書を添え上申する。

運 輸 省



功績調書

門司鐵道局

東京鐵道局

名古屋鐵道局

運輸省

裏面白紙

運輸省

功
績
考

名 古 屋	東 京	門 司
鉄 道 局	鉄 道 局	鉄 道 局

運
輸
省

裏
面
白
紙

運輸省

目次

序 論

- 一、昭和二十三年度鉄道貨物輸送能力（一億三千万）確保
対策について（昭和二十三年四月二日閣議決定）
- 二、鉄道貨物輸送力増強運動実施要領
- 三、各業務系統別の細別運動の実施
 - （一）二十三年四月十六日付鉄業配第二〇七号による「貨
車生み出し運動」
 - （二）二十三年四月六日鉄運機第六八号による「石炭節約
並びに機関車運用効率向上運動」の実施
 - （三）二十三年四月一日鉄運客第三七六号による「車両整
備運動」の実施
 - （四）二十三年六月二十八日鉄施第六一八号による「二億三
千万屯輸送に対する施設整備運輸」の実施

裏面白紙

運輸省

- ㊦ 二十三年八月三十一日鉄電第八六七号による「電氣關係設備整備運動」の実施
- ㊧ 二十三年九月十四日鉄業配第七一一号による「第二次貨車生み出し運輸」の実施
- ㊨ 二十三年十月二十日付鉄業配第八二三号による配車通信整備、活用模範管理部指定
- ㊩ 二十四年二月九日付鉄業配第八七号による「一億三千万屯突破運輸」の実施

裏面白紙

運輸省

各
論

第一、 總 說

第二、 門司鉄道局の功績

第三、 東京鉄道局の功績

第四、 名古屋鉄道局の功績

裏
面
白
紙

昭和二十三年度鉄道貨物輸送能力
（一億三千万吨）確保対策について

（四月二日閣議決定）

昭和二十二年度における鉄道貨物輸送は、燃料の不足による施設、車輛の老朽、罷廢及び生活不安、労働用物資の不足等に閉塞した労働意欲の低下並びにその間に発生した水害、雪害等の諸種の危険事件に災いせられ、年同輸送量確保は一億一千百万吨（当初計画）に対し九四％程度に止りらざるを得ない状態となつた。

昭和二十三年度においては、これら諸弊の緩和、排除が容易に望まれない現状に於いては、年間一億一千五百万吨（対前年四百五十万トン増）程度の輸送量を確保することすら全く困難であると考へられる。

しかしながら、この程度の輸送力を以つては、到底國家経済の發達を充足し得ず、ひいては七の再建計画に重大な支障を及ぼすことが明らかであるので、万難を排して、年間一億二千六百万吨を確保することを目標として、再建計画の對立をほかつたが、その故、石炭三千六百万トン生産計画が確保に伴い、鉱工業用原料、資材及び同生産品並びに國民生活必需物資等の輸送需要は更に増加し、鉄道貨物輸送量は少くとも年間一億三千万トン（対前年一千九百万トン増）を確保することを要するに至つた。

従つてこの極めて大きな輸送目標を達成すべく、はた今般諸般の困難が予想せられるので、さきに決定した「鉄道輸送を石炭と同様、重要産業として取扱ひ方針」をあらゆる面において徹底に実行に移し、次の諸措置の一つ一つを犀利に実施するものとする。

一、輸送能力向上のありとなく、重車及び諸施設の整備充實をはひる、特に輸送用通

二 信託庫の機能回復及び運輸用諸施設の整備強化に努めると共に貨車四五〇〇両を新造し輸送力を増強する。

三 輸送機関員の生活の安定、労働用物資の確保、職員の整備をはかり積極的に働きだる体制を醸成する。

四 なお、輸送力の増強に伴い一層不足が甚しくなる現場輸送要員の充実に努める。

五 資材、石炭、電力の確保をはかる。

六 1. 車両及び施設の整備、充実並びに修葺、小運送力の強化に必要な資材、燃料及び電力を優先確保する。特に重要資材については、早期配給に努め、早期回つり効率的輸送力には加ふる。

2. 鉄道同族について、その季節的配分を考慮すると共に長貨車の確保に努める。

七 石炭、乾石等大量貨物の海運への再転移を促める。

八 効率的な輸送を期すべく、特に列車運轉の合理化、石炭の節約、車両の運用効率の向上、休車率の縮減、夜間の荷役等を実施し、併せてこれが優秀なる成果をあげたものに對し報償を行つ。

九 なお、これらの措置は國民各種の絶大な協力を期しては到底その実効を期しがたいので、ここに政府、國民一体となつて貨物輸送力増強のための一大運動を展開し、輸送施設の突破をはかることとする。

参考資料

但し参考資料中労働物資、加配米、豫算等に附ては車務折衝完了の上再確認のこと

参考資料

昭和二十三年度輸送完遂の基礎條件

一 昭和二十三年度の概況

昭和二十三年度の鉄道貨物輸送は先づ放回貨物積送運動の展開によつて急反し、そのすべり出しは概ね好調であつたが、長年に亘り鉄道に對する資材配当過少に因り、車輦施設の老朽、荒廢及び破壊の増進に依り、輸送力の伸長衰し殆んど頭打ちの姿となり、地方向來、冬北地帯に発生した水害と今冬の雪害は、労働事情と絡んで、後半の輸送成績は約九五%前後と乏しく見られる。(第一号参考資料)

かくて鉄道沿線には百々三百万に上る積貨を、え又その背後には約一千数百万に及ぶ積貨を蓄積しているに小かわりず輸送能力は一日三十万トン程度に過ぎず輸送力の需要、供給は甚だしく均衡を失して重要産業物資、生活必需品等に對してすら少なからざる抑割をかつていく状態である。

三 昭和二十三年度の鉄道輸送力の見込

三

三

三

三

三

三

三

三

三

三

三

三

三

三

三

三

三

三

三

三

三

三

昭和二十三年度における鉄道輸送に對する一般的諸條件は二十二年度に比してさして好
載するものとは認め難く、季の左の諸点については小えつて二十二年度のそれよりも低
下せんとする懸念固く伏在してゐるものと考へらる。

一、戦時中より戦後に於て、原料に當つて鉄道に對する資材の需給が甚だしく不足し
続けに及び、重工業の老朽、生産は漸く深刻化し、この状況は二十二年度において
も輸送力の伸長を阻む最大の要因となつたのであるが、二十三年度においては更に悪
化するおそれあること。

二、インフレの進行と共に、鉄道職員並びにこれに同種する新設、小運送従業員の生活
不安が更に深まり従業員動搖、怠業等が相ついで発生すること考へられこの面か
らする輸送能率の低下も懸念出来り。

三、石炭の三千六百万トン生産を以て、鉱工業生産が急増する計画であるからたとえ
輸送力を最大限に發揮し得ても、この需給は甚だしく平衡を失ふので、結局重要物
等の重負輸送確保を強いられ、これが全体の輸送力にとつては相當の制約となること。

四、二十二年度の実績に徴しても明らかなるように、鉄道に對する資材の配当は、主副資
材をはじめ、労働用物資にしては甚だしく少量で、二十三年度において早期確保入手
を條件としても、資材の益々窮乏化せんとする際、現実的には再び前年の轍をふむ危
険率が大なること。

以上の如き諸般の輸送力の低下を招来する虞ある諸要因をもちながら更に増加した輸送計
画を達成することは實に一大難題とも等しいのであるが輸送力が全産業、全國民生活の
生命を司するものであるからには、段々非でも國家再建經濟計画の遂行に必要な最良政
の輸送力はこれを経験するよう施策しなればならぬ。

三、鉄道輸送力年同一億三千万トン目標達成の前提條件

現状を基礎として進めば昭和二十三年度の輸送力は別表第二号表の如く年間能力は精々
一億一千五百万トン程度を出せず、二十二年度推定実績に對し四百萬トン約一百分之
の増加に止まり、それ以上の伸長は甚だしく困難であると考へらる。しかしこれでは
國家經濟再建計画に重大な支障を及ぼすこと明らかであるので次の諸條件がすべて充た
されることを前提として年間能力一億二千六百万トン目標としを諸計画を樹立した。

(一) 鉄道輸送に對する重要産業としての取扱の徹底

鉄道輸送は石炭、電力と同様重要産業であることを徹底せしめ、実質的に凡ゆる貨
物運送の配当をこれ等と同列に取扱ふこと。

(二) 輸送の合理化

1. 機関車使用効率の向上
機関車の走行料の伸長、折返時間短縮等、その使用効率の向上に資する諸方法を
實施すること

2. 貨車使用効率の向上

(イ) 貨車停留時間の短縮——荷扱小運送力の強化促進
貨車の運用効率を高めるために、貨車停留時間を大幅に短縮することが必要であ
る。

あるから、荷扱力、小運送力に強化促進するため貨物積卸場の補修整備（特に貨物上倉、保管庫等）の増設、荷扱力の増強、夜間荷扱の長増刷一定標準時間を短縮しそのものに対する罰禁、又延長したものに對する懲罰等を実施し得る措置を講ずること、なお小運送力増強のため車両整備の向上、新車の補充等を行うと共に、所要燃料及び資材を確保すること。

四 貨車中継時間の短縮

貨車中継の滞りが貨車効率低下の一因をなしている。二十三年度においては二十二年度に比して約二割近くの中継時間を短縮することが必要なので、構内貨車員の充實策を急務に講ずると共に、一定標準時間を短縮したものに對する罰禁を有し得るよう措置すること。

五 貨車附屬品の整備

覆布、桶等の不足のために貨車効率、積載率がかなり低下している。これらの附屬品を急速に現在の少くとも五割程度に増備すること。

三 列車運行の合理化（列車運転時刻改正の実施）

右の機関車及び貨車の使用効率の向上並びに列車運行の増大、機動の増進力の發揚、旅客の合理化等輸送能力の向上を目的として列車運行時刻の改正を実施し輸送力の増強に努める。

四 車両施設の整備・増強

1 車両（機関車及び貨車）修繕の徹底

車両（機関車及び貨車）の利用率は戦前の約三倍に上り、その実質的修理車数は機関車三千両、貨車三万両に達している。これでは輸送力の伸長を阻害することかたし、休車率の増大を招き、車両状態を向上せしめるためこのうちが徹底的修繕を行うこと。
なお、このため煙灰、煙管、薄鉄板、カーバイト、酸素等所要資材の適時配給に努めると共に修繕作業に對して報奨制その他特別の措置を講ずること。

2 車両修繕用資材の確保

二十二年度においては電力の供給不足のため車両の修繕、製缶計画に大なる支障を来し、輸送力にかなりの影響を與えたので、今年度においては、これら供給の円滑化をはかること。

三 車両修繕施設の整備

戦前と異なり、戦時中における車両修繕施設の老朽、荒廃が甚だしく、休車率増大の要因の一つとなつていたので、これが改善を急務に図ること、特に寒冷地における上流の修繕、戦時中、老朽機材の更新、検査区間の機械化、職場の整備等につとめること。

4 貨車操車場及び中継駅における諸施設の整備

貨物輸送の中継駅である貨車操車場諸施設の不備は貨物輸送力の伸長に大なる支障を與えているので、これを作業環境の改善（特に運車及び照附設備）につとめること。

5 通信設備の整備

通運は、貨物輸送実態上の根本的致命を蒙り最も基本的な要素である。しかなるに戦災
老朽により劣化した運送機能の回復は、陸軍として進まず、ために貨物輸送の敏捷な
る指令、臨時運送を欠くことが多く、これがために輸送能力を阻害していか兵口け
だし大なるものがある。貨物列車を徹底的にあけるためにこの通運を整備強化す
ることは最も重要である。これが強なる運送を促すこと

⑤ 線路の強化

線路状態の悪化は、戦災によるものであるが、これが運送事故の発生、列車遅延及び
制限等輸送力に大きな制約を及ぼす要因となつてゐるので、急速に重点的強化を行
うこと。

④ 輸送委員の確保と勤務環境の改善

1 輸送委員の確保

機関車及び列車乗務員は、近時著しく不足し、列車運転を確保することすら困難な
状態となり、輸送力増強の隘路となりつつあるので、連絡手、操車掛等の補充は事
實と共にこれが確保に對し特設の措置を講ずること。すなわち、労力基準法実施に伴う
強制労働の急激な解決を期すること。

2 従事員の生活の安定

鉄道といわば小運送、労務関係従事員といわす、陸軍関係の重負の要務に従事する
ものに對してはその職務に専念し得るよう、主食等の最低限確保を以て生活の安
定を資すること。これが絶対的運送確保であるから、労務関係米の増加、特殊地域におけ

③ 労務用物資の確保

わん一括配給、戦時物資の確保。これに對し特設の措置を講ずること。

② 石炭及び資材の確保

冬季における所管の列車運送を確保しうるだけの越冬時炭を持ち得るよう、炭運用具の
季節的配分に意を用いると共に、良質炭の確保を以て列車運送の合理化に資するこ
と。

1 石炭の確保

冬季における所管の列車運送を確保しうるだけの越冬時炭を持ち得るよう、炭運用具の
季節的配分に意を用いると共に、良質炭の確保を以て列車運送の合理化に資するこ
と。

2 資材の確保

右に述べた車両の徹底修繕、新造並びに諸施設の整備に必要資材はこれを優先配
当すると共に、極力現場を上半期において確保に入手し、早急且つ有効な輸送力比

を口かふこと

(六) 海運転移の限比

長距離陸送貨物の海運に転じて鉄道輸送折を短縮することを既定方針であるが特に二千六百万吨の石炭生産計画を有効に実施するためには、これを更に強力に推進して海陸本系の特徴を生かし、鉄道輸送能率を高揚せしめること

(七) 能率高揚運動の進め

以上の諸措置を綜合的に実施し、その効果をより大ならしめるため、輸送力の経済計画の隘路を形成するおそれあることを國民一般にも認識せしめ、その協力を求める一方、内部には能率高揚の徹底策に努めることとするが更に輸送能率の高揚を期し、政府・労働組合・経営者等が一体となって総合的輸送能率高揚運動を全面的に展開すること

その後石炭三千六百万吨生産計画の確立に伴い鉱工業用原料、資材及び同生産品並びに國民生活必需品等の輸送要請は更に増加し、火くとも年一億三千万吨以上の貨物輸送力の発掘を必要とせられるに至つた。(第一号表参照)

しかるに一方疲弊甚だしい鉄道の状態をかへりみると、少くの如き乗組員を輸送力の増大を期待することお全く至難事と云わなければならぬ。

しかし國家の綜合生産計画を完成するために口これが絶対確保を口かふ必要があるので次の如き措置を講じ全力をあげてこれが実現にまい進しなければならぬ。

1. 鉄道に対する重点産業としての取扱を前提とした前記諸條件を更に拡大し強力にこれが実現をはかること
2. 石の措置を講じてお不足する輸送力を補うため現在予定している新製計画の外に更に二〇〇〇兩程の貨車を追加新製すること
3. 石二項に要する資金、資材は別途これが確保を口かふこと

四 結 語

二十二年度の輸送状況と二十三年度の一般の見通しから判断するに二十三年度の鉄道輸送力口積々一億一千五百万吨程度に達せないと判定されるが、これでは石炭三千六百万吨生産を中心とする財年度の総合生産計画が根底からくつか文されるので、どうしても最低一億三千万吨の輸送力を発掘せしめねばならぬ。しかも、これには以上述べたような諸種の懸念が伏在し、非常困難を伴うことは歴史としているのであるから、絶大の決意をこめておに對しては、輸送力の確保に最大限の努力をこめておはせねばならぬ。



(第一号表)

昭和二十二年度西半期別貨物輸送実績

(單位千噸)

期別	年度計画	西半期計画				月別実施計画			実績		割合				月末在庫
		要請	査定	割合	要請	査定	割合	本年	前年	F/A	F/E	F/D	F/G		
路号	A	B	C	C/B	D	E	E/D	F	G	F/A	F/E	F/D	F/G		
第一四半期	4	9209.1	12920.7	9209.1	71	12940.2	9209.1	71	9288.6	8044.4	101	101	72	115	2011.8
	5	9699.2	13679.0	9699.2	74	13288.9	9708.9	74	9658.1	8538.5	100	99	93	113	2102.1
	6	9202.4	12776.3	9242.4	72	12963.5	9249.6	71	9144.5	8140.1	102	103	72	115	2248.7
	計	28129.7	38856.0	28129.7	72	39192.6	28167.6	72	28346.1	24773.0	101	101	72	114	
第二四半期	7	7746.4	13789.3	9806.7	71	13489.3	9805.7	71	9513.6	8069.9	98	97	67	118	2071.1
	8	7746.4	13663.8	9854.7	72	14239.5	9850.5	69	9272.0	8237.0	95	94	65	113	2155.6
	9	9987.0	13879.7	10042.3	72	14361.0	10016.1	70	9044.0	9083.3	91	90	67	100	2241.2
	計	29479.8	41332.8	29702.7	72	42384.8	29672.3	70	27829.6	25390.2	94	94	66	110	
上半期	57609.5	80168.8	57832.4	72	81577.4	57839.9	71	56175.7	50163.2	98	97	69	112		
第三四半期	10	10276.5	15360.5	10626.8	69	15279.0	10115.3	65	9872.2	9087.9	96	98	65	109	2755.3
	11	9945.0	15006.5	10356.6	69	16595.8	10358.7	66	9408.3	8521.3	95	91	60	110	2801.3
	12	10533.8	15115.0	10682.7	71	15621.8	10228.5	65	8925.3	7814.4	85	87	59	112	2740.6
	計	30755.3	45482.0	31666.1	70	46496.6	30702.5	64	28205.9	25423.6	92	92	61	111	
第四四半期	1	9070.5	15099.1	9183.9	61	15099.1	9183.9	61	8651.7	7397.2	91	94	57	116	2837.9
	2	9097.3	14007.3	8591.3	61	14480.1	9116.1	63	8946.4	7567.6	98	98	62	118	3135.7
	3	19915.1	15010.1	9781.1	65	15705.0	10246.7	65	9850.0	9433.5	90	96	63	105	3314.4
	計	29482.9	44116.5	27556.3	63	45284.2	28546.7	63	27458.1	24398.3	93	96	61	112	
下半期	60238.2	89598.5	59222.4	66	91780.3	59249.2	66	55664.0	49821.9	92	94	61	112		
合計	117847.7	169767.3	117054.8	69	173358.2	117089.1	68	111829.7	99985.1	95	96	65	112		

※ 印雄尺金額

(第二号表) (昭和二十三年度) 貨物輸送能力想定 (年間11,500万吨) (單位千吨)

期別	種別	日平均輸送能力						日別輸送力				
		概算	面車	使用車	使用車	車	編成率	發送總數	本年	前年	比較	割合
第一四半期	4	90,600	225	20,400	1,950	2,2350	1400	317.2	9,387.0	9,288.5	98.5	101
	5	90,700	226	20,500	1,950	2,2450	1400	314.3	7,743.3	9,653.1	90.2	101
	6	90,800	220	20,000	1,950	21,900	1400	306.6	9,198.0	9,404.5	206.5	98
計									28,328.3	28,346.1	17.8	100
第二四半期	7	90,900	220	20,000	1,900	21,900	1400	306.6	9,504.6	9,513.6	9.0	100
	8	91,000	220	20,000	1,900	21,900	1400	306.6	9,504.6	9,272.0	232.6	103
	9	91,100	233	21,200	2,000	23,200	1400	324.8	9,744.0	7,044.0	700.0	108
計									28,753.2	27,829.6	923.6	103
上半期計									57,081.5	56,175.7	703.8	102
第三四半期	10	91,200	235	21,400	2,050	23,450	1400	328.3	10,177.3	9,872.0	305.0	105
	11	91,300	234	21,400	2,050	23,450	1400	328.3	9,849.0	9,402.3	440.7	105
	12	91,400	234	21,200	2,000	23,200	1400	324.8	10,068.8	8,925.3	1,143.5	113
計									30,095.1	28,205.9	1,889.2	107
第四四半期	1	91,500	212	19,400	1,800	21,200	1400	296.8	9,200.8	8,651.7	549.1	106
	2	91,600	214	19,600	1,850	21,450	1400	300.3	8,402.4	8,946.2	538.0	94
	3	91,700	233	21,500	2,050	23,550	1400	329.7	10,220.7	* 9,860.0	360.7	104
計									27,829.9	* 27,458.1	371.8	101
下半期計									57,925.0	* 56,664.0	2,261.0	104
年度計		91,150	226	20,500	1,950	22,500		315.1	115,006.5	* 111,839.7	3,166.8	103

(第三号表)

昭和二十三年度

貨物輸送能力想定 (年間12600万トン計画)

(単位千トン)

種別	一日平均輸送力											月間輸送能力				運用効率向上要素別(%)						貨物列車(千両)																
	報告面			現在車		運用効率	鉄道		積載効率	空送回数	本年	前年	増減	割合	機務削減	貨車削減	積載率	貨車削減	通車時間	貨物の他	前年度実績		運用効率															
	月末現在車	新造車	廃車	計	普通車		貨車	省																社														
第一四半期	4	90500	170	70	90600	5000	4500	23.4	21200	2100	23500	1400	3262	97860	92885	4975	0.1	1.3	1.3	0.1																		
	5	90600	170	70	90700	4800	4200	24.1	21900	2100	24000	1400	3360	104160	96521	7629	0.1	1.5	1.4	0.1																		
	6	90700	170	70	90800	4500	4600	23.9	21700	2100	23800	1400	3332	99960	94025	5935	0.1	1.1	1.0	0.1																		
計													30198.0	28346.1	1851.9	0.07																						
第二四半期	7	90800	170	70	90900	4200	4700	24.0	21800	2100	23900	1400	3346	103726	95136	8590	0.2	0.8	0.7	0.2	0.5	0.1	215	2340														
	8	90900	170	70	91000	3800	4900	24.0	21800	2100	23900	1400	3346	103726	92720	11006	0.3	0.8	0.8	0.2	0.5	0.2	212	2340														
	9	91000	170	70	91100	3400	4300	25.1	23400	2200	25600	1400	3584	107520	90440	17080	0.4	1.2	1.1	0.2	0.3	0.2	216	2506														
計													314922	278296	36626	0.13																						
上半期計													61695.2	56175.2	5519.5	0.10																						
第三四半期	10	91100	170	70	91200	3000	4300	26.4	24100	2300	26400	1400	3696	114576	98728	15858	0.5	1.1	0.9	0.2	1.0	0.2	225	2585														
	11	91200	170	70	91300	3000	4500	26.3	24000	2300	26300	1400	3682	110460	94083	16373	0.5	1.2	1.0	0.2	1.0	0.2	222	2574														
	12	91300	170	70	91400	3000	4500	25.7	23500	2200	25700	1400	3598	11538	99253	22285	0.5	1.5	1.4	0.2	1.5	0.2	204	2516														
計													336574	282059	54515	0.19																						
第四四半期	1	91400	170	70	91500	3000	4800	27.1	21400	2100	23500	1400	3290	101990	86517	15473	0.5	0.9	0.8	0.2	1.2	0.2	200	2300														
	2	91500	170	70	91600	3000	4700	23.9	21900	2100	24000	1400	3366	94080	89464	4616	0.5	0.2	0.1	0.2	1.0		219	2350														
	3	91600	170	70	91700	3000	4600	26.2	24000	2300	26300	1400	3682	11042	9400	15542	0.5	0.6	0.6	0.2	1.8		224	2575														
計													31021.2	27458.1	3563.1	0.18																						
下半期計													64678.6	55664.0	9014.6	0.16																						
年度計																	24.8	22500	2177	24730	3462	1263288	111839.7	14539.1	0.18	0.3	1.0	1.0	0.2	0.9	0.1		218	2420				

備考

- ※印は推定である。
- 運用効率向上の要素別は前年度実績と本年度想定運用効率との差を指定要素別に分類したものである。
- 運用効率向上要素別の欄の「其の他」は新造による輸送力の増減、各車代用貨車の編成及新造貨車の追加等を指すものである。

(第四号表)

昭和二十三年度

貨物輸送能力想定

(年間13000万トン計画)

(単位千トン)

種別	期別	日平均輸送能力										月間輸送能力				運用効率向上要素別 (%)									
		報告		現在		左		車		積載		全	木	前	備	割	修	質	機	貨	通	兵	前	運	
		未	車	車	計	車	車	率	率	送	送														送
第一四半期	4	4,000	70	70	4,000	5,100	5,300	240	2,100	2,155	23,725	1420	341,550	10,246.4	9,288.5	9,380	-	1.0	1.4	0.1	-	-	-	-	20.6
	5	9,100	170	70	9,100	4,800	5,500	24.1	2,195	2,155	24,105	1420	344,250	10,671.8	9,653.1	10,187	0.1	1.5	1.4	0.1	-	-	-	21.0	
	6	9,100	220	70	9,125	4,500	5,200	24.1	22,100	2,165	24,165	1420	305,420	10,362.6	9,944.5	9,521	0.1	1.2	1.1	0.1	-	0.1	-	21.5	
	計													31,209	28,346.1	29,347.0	0.102								
第二四半期	7	9,125	220	70	9,140	4,200	4,900	24.1	22,000	2,130	24,130	1420	343,440	10,652.8	9,513.6	11,392	0.2	0.8	0.8	0.2	0.5	0.1	-	21.5	
	8	9,140	370	70	9,170	3,800	4,600	24.2	22,150	2,150	24,300	1420	346,310	10,735.6	9,772.9	14,636	0.3	0.8	0.8	0.2	0.5	0.1	-	21.5	
	9	9,170	470	70	9,210	3,400	4,300	25.1	23,150	2,260	25,410	1420	361,780	10,853.4	10,041.0	18,094	0.4	1.0	1.0	0.2	0.8	0.1	-	21.6	
計													32,248	27,296	44,122	0.159									
上半期計														63,527	56,175.7	73,470	0.131								
第三四半期	10	9,210	470	70	9,250	3,000	4,300	25.8	23,850	2,260	26,110	1420	371,200	11,507.2	7,872.8	16,349	0.5	0.0	0.7	0.3	1.0	0.1	-	22.5	
	11	9,250	420	70	9,285	3,000	4,300	26.0	24,100	2,260	26,360	1420	374,600	11,240.4	9,402.3	18,321	0.5	0.7	0.7	0.3	1.5	0.1	-	22.2	
	12	9,285	420	70	9,320	3,000	4,500	25.9	24,100	2,280	26,380	1420	374,650	11,614.7	8,925.3	26,887	0.5	1.0	1.0	0.3	1.5	0.2	-	20.4	
計													34,361.8	28,205.9	61,559	0.218									
第四四半期	1	9,320	420	70	9,350	3,000	4,800	23.5	22,900	2,170	24,170	1411	341,260	10,579.1	7,651.0	19,274	0.5	0.7	0.6	0.3	1.2	0.2	-	20.0	
	2	9,350	420	70	9,390	3,600	4,700	24.0	24,550	2,210	24,760	1413	349,860	9,996.1	8,946.4	24,977	0.5	0.2	0.1	0.3	1.0	-	-	21.9	
	3	9,390	370	70	9,420	3,000	4,500	25.8	24,300	2,330	26,630	1423	374,020	11,749.6	7,360.0	18,896	0.5	0.4	0.4	0.3	1.8	-	-	22.4	
計													32,124.8	27,458.1	46,667	0.170									
下半期計														64,866	55,644.0	10,822.6	0.194								
(年度計)		92,260	330	70	92,520			24.7	22,830	2,200	25,030	1423	356,190	(130,099)	(11,839.7)	18,169.6	0.162	1.3	1.0	0.9	0.2	0.8	0.1	-	21.3

- 備考
1. 月末現在値は前月末現在値に重換である
 2. 新造車は既定計画2040車追加要求2000車の繰上を認む
 3. 積載効率の向上を採用了ため総平均には若干低率と思考され一月、二月の効率低下は最も効率の高い九月使用率の低下に因るものである
 4. ※印は推定である

省 輸 運

二、鉄道貨物輸送力増強運動実施要領

第一 要旨

昭和二十三年度における石炭三千六百万吨生産を中心とする諸産業復興計画を成果あらしめ、國家の經濟安定に資するためには、その基本條件として少くとも一億三千万吨の貨物輸送力は絶対にこれを確保しなければならない。

しかるに我國の鉄道は、その荒廃、疲弊極めて甚しく、昭和二十二年度の実績をみても一億一千百万吨程度の輸送力を有するにすぎず、これを一億一億三千万吨に増加することは全く至難のことに屬する。

そこで政府においては、鉄道貨物輸送力を早急に増強するため、諸種の措置を講ずることとしたが、これ等の措置は國民各層の絶大な協力なくしては到底その実効を期したが、のでこゝに政府、國民一体となつて、貨物輸送力増強運動を展開し、輸送危機の突破をはかることとした。

第二 目標

裏面白紙

運輸省

- 一、車両運用効率の向上
- 二、車両の整備充実
- 三、諸施設の整備増強
- 四、要員の適正配置と重点的確保
- 五、資材及び労働用物資の確保

第三 方法

本運動の具体的成果をあげるため、次のような細別運動の展開、委員会の設置等の措置をとり、これを強力且適確に推進する。

- 一、貨車生み出し運動の展開
- 二、車両整備運動の展開
- 三、施設整備運動の展開
- 四、要員確保委員会の設置
- 五、資材、労働用物資確保委員会の設置

裏面白紙

運輸省

六 綜合実績検討委員会の設置
第四 期間

自 昭和二十三年四月一日
至 昭和二十四年三月三十一日

第五 組織

主催 運輸省其他政府関係各廳

後援 鉄道、小運送関係諸團體、荷主関係諸團體

第六 報奨及び表彰

本運動の目的達成のためには、車両運用効率の向上、車両の整備、夜間荷役の増強等
廣く関係者の努力と熱意に俟つところ極めて大であるから、これらに対しては、報勞
物資の支給並びに報奨制を実施すると共に、本運動において特に成績顯著であつたも
のに対し、政府において審議の上これを表彰する。

なお、本運動実施に伴う諸経費については別途予算的措置を講ずる。

裏面白紙

運輸省

三、各業務系統別の細別運動の実施

(一) 二十三年四月十六日付託業配第二〇七号による

「貨車生み出し運動」要領

裏面白紙

省 輸 運

◎通 達

●貨直生み出し運動実施について

(鉄路業務局陸運監理局)

鉄業配第二〇七号

昭和二十三年四月十六日

鐵 道 總 局 長 官
陸 運 監 理 局 長

陸運部内一般

現に駅頭には三〇〇万屯にあまる貨物をかかえ、又その背後には一、〇〇〇万屯に上る滞貨が堆積している。これに対して鉄道輸送力は戦災、老朽等による荒廃甚だしく一日僅かに三十万屯前後に過ぎなく、日々の生産を考慮すると、寧ろ滞貨は益々累増せんとする状況にすらある。更に本年度は石炭三六〇〇万屯生産を中心として日本産業経済

裏面白紙

省 輸 運

の復興を期する計画であるが、かくては物資の生産、輸送要請は益々熾烈となり輸送の抑制は前年度にもましてはげしさを加えるであろうと予想される。よつて政府は運輸を石炭と同様國家の超重点産業に指定してこれに事情の許す最大限の資材と施策を集中し、その整備をはかることとしたのであるが、鉄道能力減退の原因は遠くして深く、到底生やさしい手段と努力を以つてしては、これを達成することはできないので、經營の衝に当るもの、勤勞に従うものは勿論、全國民が一体となつて「鉄道貨物輸送力の増強運動」を展開し、輸送力を構成する各般の部門と要素に対して徹底的にノスを加え、輸送能力の復旧、整備をはかることになつた。

「貨車生み出し運動」はその一環をなすもので、貨車廻轉率の向上をはかり、遊休貨車をなからしめ、更に一直を二直に廻轉して、貨車能力最大限の増送を期したのである。相ついで実施される予定の「施設、車輛整備運動、要員の重点確保、鉄道資材、物資の確保対策等と、相呼應して本運動の成果を最大ならしめることは本年度の日本産業經濟、國民生活にとつて決定的な意義を有するものである。全國民、全官廳、全産業支援の下に、各部門、各職場においてこの目的達成の爲に、最大の努力を拂はれんことを切望し

運輸省

てやまない。

第二、目標

一、貨車を生みだせ

「貨車を生み出す」ことはそれだけ「貨物を増送する」ことであり、それが結局は日本経済を救うこととなるであろう。

「貨車を生みだせ」の目標はお互の相言葉になつて、お互が愚習をしぼりあらゆる方法をつくして、自己の担当地域の貨車の滞留時間を徹底的に短縮し「一車を二重に」働かせよう。これこそ本運動の最大の目標である。

二、重要物資の輸送確保

國々の予定する傾斜生産計画を遂行する爲には指定重要物資の計画量を確保しなければならぬ。少なき輸送力を以てこれを達成するには、計画輸送を更に強化する以外にはない。

如何にすれば計画輸送を完遂し得るか、その在來の方法の缺陷を究明し、是正することも本運動の重要な目標である。

裏面白紙

省 輸 運

第三 施行期日

自昭和二十三年五月
至同 七月

第三 実施範囲

省線、社線、小運送関係一般（道路運送を含む）

第四 実施項目

如何にすれば「貨車を生み出し」得るか、その要所と狙いは日常の経験に徴しても明らかであるから、ここにはその大綱を示すことに止め、実施すべき細部要領については、寧ろ各職場の創意と工夫に俟つことにする。

一、貨車停留並に中継時間の徹底的短縮

結軌的に本項の意図する所が達成すれば、本運動の目的は達せられたとも言える。それ程本項の目的は重大であり、又最高の手段でもある。よつて本項の実現には最大の努力を傾倒されたい。労働生産力を向揚せしむる爲に左の措置を講ずる。

現在の標準時間より適正なる標準時間を設定して、これを短縮したものに對する報

裏面白紙

省 輸 運

獎又一定時間を延滞したものに對する責任制を徹底的に実施する。

(1) 標準停留及び中継時間を短縮したものに對しては審査の上別に指示するところにより報獎する。

(2) 積卸時間を超過したものに對しては貨重留置料、貨物保管料を別に指示するところにより嚴格に收受する。

三、荷役、小運送力の強化

荷役、小運送力の不振が常に貨重停留時間延長の主因をなす。晝間荷役の能率化は勿論夜間荷役を奨励して、荷役時間の徹底的短縮をはかると共に、小運送力の強化及びその機動的運用に留意し荷役に影響を及ぼす事のない様万全の手配を講ずる特に省用品の荷役促進、祝祭休日の荷役励行などについて特段の措置をなすこと。これ等の爲に夜間給食の特配の確保、夜間作業報奨制を奨励する。

鉄道小運送用燃料、タイヤ、労働物資等作業用資材の確保をはかる。

三、通信施設及び取扱の整備改善

通信の整備は「貨重生み出し運動」の先行且基本的な要件である。適時通信は貨

裏面白紙

運輸省

直運用の能率化を徹底し得て、現情勢下に於いても日々よく三千輛以上の貨車を生み出し得る。

よつて基本的に輸送通信の整備を進めると共に現に適時通信を阻害する通信不良個所は別途與應予定の「施設、車両整備運動、資材、物資確保対策」と連携して急速に整備の手配を講ずる。一方通信業務に携わる部門の取扱方、これを利用する輸送関係者の使用方においても各々反省と改善を加えて、通信能率の向場を期さなければならぬ。

四 貨車検査時間の短縮並びに捕捉の合理化

貨車検査時間の向上と要修理車の縮少は別に予定の「車両整備運動」の主目標として実施されるものであるが、これらは「貨車生み出し運動」とも密接不離の関連があるので、本運動においては部区の検査に因連する作業等の改善による検査時間の短縮、入換の合理化をはかること等を要点とし、更に工機部においては試運転時刻の適正並びに作業時間の一部「ずらし」などを行い、検査区においては検査車の捕捉等を合理化し運用効率の向上をはかる。これがため関係業務機関と緊密に連携

省 輸 運

し各都府別に高き目標を樹ててこれが達成に邁進する。

五 貨車附屬品の整備及運用の適正

充つ量の補充を急速に行う様本省に於いて手配中なるも、要点は亡失を防止する体制をととのえるにある。省、私有の識別標を整備すると共に附屬品取扱責任者の指定その他あらゆる有効なる方法を実施して保管、運用の適正につとめること。

六 目的外使用その他遊休貨車の動員

貨物輸送力を最大限に発揮せしむるため、目的外使用の貨車は特定のものを除き全部本来の目的に復役せしむると共におこぼれ遊休貨車が少くないと認められるからこれ等を総動員して現貨の充実をはかる。

七 列車輸送力の確保、向上

貨車を生み出し貨物を増送する結果は必然的に貨車の流動を増大する。これを常に円滑に輸送しなければ、直に一貫的にその目的を達することにはならない。

よつて基本的には別途実施予定の「施設、車両整備運動、要員確保対策」と連携して機関車の修理を促進し列車要員を充実し、少くとも設定貨物列車の運轉は確保し

運 輸 省

なければならぬ。

索引効率も亦重要であるからこれが充実ははかると共に臨時連結等も出来る限り進んでその手配に當じ又線区的時間的輸送力の逼迫に対しては機動的に容易に臨貨の運輸をなすことにする。

輸送力の機動的措置としての臨貨運輸等に必要な石炭は使用に制限を附さない。

八 貨車集結の勵行

所定の集結を守ることはおたがひの溝内作業を容易にし、貨車の新陳代謝を速やかにし、貨車の中盤時間を短縮する。如何にすれば集結を勵行し得るかは長年に亘つて然も常に新しい課題であるが、要するに誠意と実行力が重大な要因をなす。よき集結を送り出すことは相手方に対する義務でもある。おたがいがこの義務を果すことによつて、集結はさわだつて改善される。これが貨車の生み出しに大きく通ずるものである。

九 貨車積載率の向上

貨車自体の補修、貨車附属品の整備運用によつて貨車積載率の向上を要する点に

裏面白紙

省 輸 運

については別途手配中であるが監視と指導の面からももつと積弊効率をあげ得る余地が少なしとしない。

荷役の面から積載量を低下せしめている如きものに対しては爾後の貨車配給を考慮する等強力な措置によつて防止に努める。

十、貨物輸送制限の嚴守

貨物の輸送制限は、その制限をなさざれば貨車の停滞を招き、貨車を大量に殺す結果となる場合に発動される。最近この種の輸送制限を守らざる爲に、甚大な貨車を殺している事例が少なくない。

制限を干犯したものに對しては爾後発駅送還の措置をも講ずる。

十一、貨車愛護觀念の振起

最近貨車愛護に關する觀念が低下し、貨車の破損を増大せしめている。如何に修理能率をあげても、破損車が激増しては、修理車の縮少を期することは出来ない。戦時以來特に疲勞している現在の段階においては更に進んでこれを勞わり、愛護して貨車の消極的生み出しをはからなければならぬ。

省 輸 運

よつて関係者の愛護觀念を振起せしめるあらゆる方策と措置をとる。

十二、作業用物資の確保

別途実施予定の鉄道資材、物資確保対策とも緊密に連携し、機関車乗務、車両の修理構内作業等に従事する職員の直接必要な作業用物資は絶対にこれを確保し列車の運轉、車両の整備促進、構内作業の能率化を図り、貨車の積載的生み出しに支障をなからしめる。

十三、國民各層の支持協力の要請

鉄道輸送力が現在日本産業經濟再建の隘路を形成しつつあり、本年度は鉄道輸送力によつて生産計画、國民生活等が重大な支障を受ける慮あることを國民各層に深く理解させると共に本年度一億三千万屯の輸送力發揮は日本産業經濟の諸計画遂行によつて絶対必要な最低限のものであることを強調し國民一般の強い支持と積極的な協力を受ける様にするため部外に宛してあらゆる有効な啓蒙宣傳をなすこと。

第五、主催 運輸、經濟安定本部、商工、農林、大藏各省、國民經濟會議、日本通運

後援 石炭廳、貿易廳、特別調達廳、各種公園、鉄道貨物輸送協議会、陸上輸送

運輸省

第六、実績報告及表彰

協力会、鉄道貨物輸送協議会

本運動の実施効果著るしきものに対しては政府において審査の上表彰する。
各局は本運動の実績及効果を鉄道總局に夫々關係主務局に報告すること。

省 輸 運

(一) 二十三年四月六日付鉄運機第六八号による「石炭節約並びに機関車運用効率向上運動」実施要領

鉄運機第六八号

昭和二十三年四月六日

鉄道総局長官

各 鉄 道 局 長

依命通達

第三次石炭節約運動及び車両整備運動は昭和二十三年三月末日を以て終了するが、二十三年度輸送力増強の重要性にかんがみ、二十三年四月一日から二十四年三月末日迄石炭節約及び機関車運用効率向上運動を実施する。

なお、これが運動の細目及び褒賞方法については別に通達する。

裏面白紙

省 輸 運

機關車運用効率昂上運動

二十三年度貨物一三〇、〇〇〇、〇〇〇噸輸送を達成し且旅客輸送を確保する爲現在の機關車状態を昂上するを目的に機關車運用効率昂上運動を次の要領に依り実施する。

一、期間 自二十三年四月一日

至二十四年三月末日

二、実施要領

(1) 運行距離の是正

一 運行機關車杆の極度に短いものを是正して適正なる運行距離とす。

(2) A B 運行の廃止

乗務員運行と機關車運行とを同一にするため、機關車運用に制肘を受け運用効率の低下を招来しおる現狀に鑑み A B 運行を廃止し、機關車の運用効率を昂上す。

(3) 輸送の波動に對應する態勢の確立

機關車を整備し、特別予備機關車を檢出指定し輸送の波動に直ちに應ぜられる態勢を確立す。

裏面白紙

運輸省

(一) 六検施行両数の増加と出来栄の昂上

六検施行計画の改善、資材の重点的使用等により六検施行両数を増加すると共に保守状態を審査し之が昂上を図る。

(二) 罐修理の徹底

工機部に於ける罐修理の徹底を図ると共に機組区に於て罐の修理を可能ならしむる如く電気溶接工の養成を実施する。

洗浄罐剤の検討、罐水清浄装置の活用により罐の状態昂上を図る。

(三) 車両故障防止

検査、修繕及給油作業を検討合理化して車両故障の防止を図る。

特に内部油、外部油共に現下の状態では品質の劣動はまぬかれぬ爲、之が、使用方に充分の準備と研究をなし、発熱防止、シリンダ、蒸気室故障防止を図る。

電気機関車に於ては電動機並給油部分の検査修繕の徹底を期すること。

(四) 資材の準備

機関車修理用資材の質向上、並準備配給の迅速化を図る。

裏面白紙

運輸省

特に重点をおくべき資材を下に記す。

煙管、アーチ管、薄鉄板、酸素、カーバイト、アスベストパツキン、パツト用
毛糸、銅管、ボロ、ソーダ

(イ) 修繕用工具の整備

(ロ) 施設の強化

修繕施設（機械を含む）を強化し、且修繕庫の修理拡充に重点を置く。

三、褒賞

配置一両当 機関直杆の増

使用一両当 機関直杆の増

六検施行両数 の増

車両故障（運轉事故になりたるもの）の減

区 修 率 の減

の程度に依り下記式に褒賞す。

裏面白紙

省 輸 運

曰 車両整備運動実施要領
鉄運客第三七六号

昭和二十三年四月一日

鉄道総局長官

各 鉄 道 局 長 殿（連名各道）

車両整備運輸実施について

昭和二十三年度鉄道貨物一億三千万吨輸送を達成しかつ、旅客輸送を確保するたの車輛の質的向上をはかると同時にその使用効率を高めることを目途として首題の運動を別紙の要領により実施する

記

一、期間 二十三年四月一日より二十四年三月三十一日まで

二、実施事項

イ、客貨車関係

裏面白紙

省 輸 運

(一) 一般検査期限経過車の安全確保

各貨車一般検査期限経過車に対しては昭和二十一年五月二十一日鉄道連車第八八号により臨時検査を施行し運轉の安全を確保する。

(二) 局部修繕車の修理強化

昭和六年九月達第六八〇号による範囲を越える修繕を強力に実施し客貨車稼働率の向上を計る。

(三) 客車使用効率の向上

使用車並ひに可動車の増加をはかり使用効率を高める。

(四) 保仔向上競技会を実施し技倆並ひに客貨車保守の質的向上をはかる。

(五) 車両保守の向上

車両の質的向上をはかるため保守向上の審査を行い今後の資材設備檢修作業などの運営に資する。

内客貨車故障防止

檢修の欠陥による車両故障の防止をはかる。

裏面白紙

省 輸 運

(七) 資材の確保並びに施設の強化

資材の質的向上、量の増加、配給の迅速化をはかると共に、檢修施設の強化拡充に努力する。

ロ、電車関係

(一) 臨時検査の実施

工機部能力の不足と車両酷使の結果車両疲労度が高いから臨時検査を実施し保守の向上をはかる。

(二) 特別三檢の実施

工機部検査後又は臨時検査後三ヶ月を経過した電動車につき施行して保守向上をはかる。

(三) 使用効率の向上

配置両数に対し運行両数を向上せしめて輸送要請に應える。

(四) 車両故障の防止

臨時検査及特別三檢施行車で檢修の欠陥に依る車両故障の防止を図る。

裏面白紙

運輸省

④ 車両整備の質的向上

保守向上審査を行い質的向上をはかると共に資材、設備、検修作業の運営に対する参考とする。

⑤ 内車両整備に対する競技会の実施

検修に対する競技会を施行し技倆並びに電車保守の質的向上をはかる。

⑥ 資材の確保並びに検修施設の強化

電車検修のために要する資材の質的向上、量の増加配給の迅速化をはかると共に検修施設の強化拡充に努める。

三、褒賞

本運動に対し実効を挙げた検車区、電車区（機関区を含む）に対してその成果の程度に準じて褒賞する。

附 奨励金の予算は各局からの実績報告に基づき本省で査定の上配布する。

裏面白紙

省 輸 運

四 「一億三千万吨輸送に対する施設整備運動」実施要領

●一億三千万吨輸送に対する施設整備運動実施について（鉄路施設局）

鉄路第六一八号

昭和二十三年六月二十八日

鉄道総局長官

各鉄道局長

次の要領によつて一億三千万吨輸送に対する施設整備運動を実施されたい。

第一 趣 旨

本年度の石炭三千六百万吨生産にともない国有鉄道は、全力を結集して一億三千万吨増送運動を展開することになつたが、輸送力の樞幹である施設が現在甚だしく荒廃しているので、これが施設の増強、補修を強力に推進して、完全輸送を遂行するため、右増送運動の一環として、施設整備運動を実施し、鉄道貨物輸送力の増強に寄與せんとするものである。施設関係の従業員は、本運動の趣旨を体し、増送に対する責任を痛感して、各部門各職場の協力を得て率先実行に移らねんことを望む。

裏面白紙

運輸省

第二方策

本運動は、現場における修理体制を強化し、線路、土木、運物等の特に荒廃著しきものを早急に補修し、必要なる施設を緊急に増備することとし、短期間に著しく効果の現れるような工事を重点的に選ぶものとする。

第三期間

昭和二十三年七月一日から

(但し、七月三十一日までは準備期間とする。)

昭和二十三年十月三十一日まで

第四 実施項目

一 線路関係

イ 運轉事故の防止

1 進目落の整正

軌道矯正道床入換等により進目落の修理を行い軌道を整備する。

2 曲線部の整正

裏面白紙

運輸省

- 円度、高度及び弧度等を検測整備して運轉の円滑安全を図る。
- 軌盤及び同附属品の点検を行い、軌盤相互の交換又は振替をすると共に、修理更生をなし運轉の安全を期する。
- 徐行カ所の修理促進
- 徐行速度の向上を目途として、該カ所の修理を促進し、運轉の円滑を期する。
- 溝内の整理整頓
- 溝内の炭殻その他の整理整頓及び掩蓋の修理等を爲し溝内作業員等の作業能率向上を図り、且つ傷害事故の防止に資する。
- 土木関係
- 貨物積卸場及び通路を改良修理して積卸作業及び小運搬作業を便にする。
- 排水設備の整備
- 溝内排水施設を改良修理して作業能率の向上に資する。
- 給炭水設備の整備

裏面白紙

省 輸 運

給水設備及び給炭設備を改良修理して機関車の運用を円滑にする。

ニ 石炭棧橋及び橋側歩道の整備

石炭棧橋及び橋内橋梁の歩板を修理して、取卸作業及び入換作業に資すると共に
傷害事故を防止する。

ホ 構垣の整備

構垣を増設修理して、構内の安全を確保する。

三 建物関係

イ 建物上家及び保管庫の整備

貨物上家及び保管庫を改良修理して、貨物積卸作業能率を向上し、貨物保管の万
全を期する。

ロ 検修設備の整備

機関区、検車区等の職場を改良修理して検修作業に資する。

ハ 駅、区、詰所の整備

裏面白紙

運輸省

一 駅、区、詰所を改良修理して事務能率の向上を図る。

二 厚生施設の整備

休憩室、浴場、更衣室、便所等を改良修理して従事員の勤労意欲を振起する。

(注) ハ、ニ項については、貨車操車場及び組立駅に対し重点的に、これを整備する。

第五 措置

一 本運動に必要な予算及び資材は取りあえず、既配付の内優先的に支弁する。

二 本運動を促進するために適当なる褒賞をする。

この点については本省で別に指示する。

三 本運動に必要な工事材料は、優先輸送の手配をする。

四 本運動に關連ある指定工事の実施については、促進を期する。

裏面白紙

省 輸 運

(丙)「電氣關係設備整備運動」要領

●電氣關係設備整備運動実施について(鉄道電氣局)
鉄電第八六七号

昭和二十三年八月三十一日

鉄道総局長官

各 鉄 道 局 長

貨物一億三千万吨輸送に伴う電氣關係設備のもつ重要性については、多言を要しないところであるが、その中でも通信、電話設備、駅舎の電燈電力設備、貨車電燈設備、電氣運轉設備、電氣信号機等保女設備その他蓄電池燈の整備等は本運動の達成に直接重要な影響をもつものである、よつてここにこの輸送完遂のために保記運動を左記により強力に実施されたい。

記

実施要領

一 通信關係

裏面白紙

運輸省

1 指令電話設備の整備

イ 機番の細密点検を履行し、不良のものは取り替え又は修繕し、その機能の完全を期する。

ロ 同様の試験を行い、不良がい子の取り替え、不良引込線の張り替え等を行う。

ハ 機番の戦災復旧に努める。

2 主要操車場内外配車専用通信設備の整備

イ 交換機の細密点検を履行し、機能の完全を期する。

ロ 電話機の板金を毎月二回以上履行し、機能の完全を期する。

ハ 同様の試験を行い、不良がい子の取替え、不良引込線の張り替え等を行う。

ニ 必要に照し設備の増強を図る。

3 高声電話設備の整備要項は別に送付する。

4 長距離電話中継機、電信機の機能改善

イ 毎年試験予定表に基づき、厳密な試験をする。

裏面白紙

省 輸 運

ロ がい子挿座並びに不良がい子の取り替えをする。

ハ 引込線並びに引込線方法の良否を検査し、不良のものは張り替える。

5 本省鉄道局間無線電話設備の整備—東札電話中継線設備を含む—

イ 設備の細密検査を施行し、不良の真空管、配線並びにその他部分品の取り替え等を行い、懐斎の元全な動作を期する。

ロ 台帳の整備を行う。

二 電力関係

ノ 電燈照明設備の整備

イ 操車場組成駅構内並びに貨物取扱箇所有点燈率向上に努める。

ロ 点燈率一〇〇%を目標とする。

ハ 燈具の清掃整備に努める。

ロ 貨物操車場仕分線の照度向上に努め、軌條面の平均水平照度を、〇・四ルクスに保持させる。

裏面白紙

省 輸 運

2 電力設備の整備

イ 機関車給水用電動ポンプ並びに轉車台索引機の整備をする。

(一) 不良箇所は、直ちに修理手配をする。

(二) 臨時細密検査をし、その整備に努める。

ロ 荷役及び車両検査設備電源の整備に努める。

ハ 食材の入手促進に努力し、速やかに電源を整備する。

3 電力線設備の整備

送電線路並びに電線線路の臨時細密点検をし、その整備に努める。

三 発電電機係

1 発電電機設備の整備

イ 主機番、土回路については、臨時細密検査を行い、その整備に努める。

ロ 制御回路及び補助設備については、(イ)項に準じて整備し、主機番の連轉に万道漏なきを期する。

省 輸 運

四 車電関係

ハ その他の機材も必要に應じ、点検整備して、機能確保に努める。

ノ 蓄電池機材関係の整備

イ 蓄電池台凶産何故類については、移動修理班を編成し、使用箇所の出張修理を行うとともに取扱の指導をする。

ロ 蓄電池車については、臨時細密検査を施行し、その整備に努める。

ハ 蓄電池車、蓄電池類の充電作業の円滑を図り、使用効率の向上を図る。

ニ 蓄電池類については、増送上必要な箇所和重点配備をする。

ホ 保修用資材の入手促進に努力する。

五 電気信号関係

ノ 普通検査及び連動検査の完全実施

イ 貨物停車場並びに主要貨物駅に対し普通検査は特に入念にする。

ロ 同右駅の信号扱所の連動検査を本期間中実施する。

裏面白紙

運輸省

- 2 シグナルボンドの整備
イ 不良のものは交換する。
 - 3 ボンドクラムプの取付
イ 取り付けてないものは取り付ける。
ロ 不良のものは交換する。
 - 4 軌道回送用電線導線の整備
イ 絶縁線の不良のものは張り替えをする。
 - 5 軌道絶縁の整備
イ 不良のものは交換する。
 - 6 線路架の整備
イ 軌道回送用電線架の線路架を整備し、同時に不良のものは取り替える。
- 六 一般事項
- (ロ) 本省、局、管理部員協力し、必要に應じ現地調査並びに現場指導に当る。

裏面白紙

省 輸 運

(2) 機噐の修繕については、電修場と密接な連けいのもとにその修埋能力の全面的活用を凶る。

(3) 本期間中に実施した事項は、詳細に記録する。

実施期間

九月一日から

十一月三十日まで

はう實

鉄道局長の報告に基き、功勞顕著な業務機噐を表彰する。

裏面白紙

省 輸 運

内第二次貨車生み出し運動實施要領

第二次貨車生み出し運動實施について

(鉄道總局、陸運監理局)

鉄業紀第七一一号

昭和二十三年九月十四日

鉄道總局長官

陸運監理局長

陸運部内一般

左記によつて第二次貨車生み出し運動を實施する。

第一 趣 旨

鉄道に課せられている当面の最大の任務は本年度一億三千万屯の貨物輸送力を發揮するにある。これがためには鉄道の持つ總習と總力をあげてこれに注がなければならぬ。

年度初頭以來つゞけている「鉄道貨物輸送力の増強運動」は既に業務系統別に各種の細別運動を展誦してゐるが、五月から七月にわたつて實施した第一次「貨車生み出し運動」に引き續いで、こゝに第二次「貨車生み出し運動」を實施する。

第一次貨車生み出し運動は労働事情、災害その他好ましくない各種の客觀狀況下に

裏面白紙

省 輸 運

ありながら、前年に對し約一割近くの増送を収めることができた、しかし本年度の目標は前年に對し合月平均一割六分以上の増送を完遂しなければならぬので、これまでの送り不足を考慮すると、われわれの増送意欲はもつと高く、もつとし烈にもちつとけなければならぬ。これ日本再建産業經濟の現段階において、鉄道輸送部門に貢はされたきびしい使命である。

第二次貨車生み出し運動は、第一次貨車生み出し運動の趣旨と経験を生かすと共に、
更に一層これを伸長させるにある。

時あたかも、出賣の最盛期に直面し、増送需要は最も奇烈をきわめるときである。この時機において、増送の能率化をはかる第二次貨車生み出し運動を実施することは又社會の要求でもある。上半期の送り不足をもげん同し、年間一億三千万屯輸送の完遂の素地を確固なものにするために最大の努力を傾注されんことを切望する。

今回の運動実施の目標、要領等は、むね第一次貨車生み出し運動にならうが、特に左の點に重断を置くものとする。

第二 実施期間 十月一日から十二月末日まで

第三 目標及実施範圍 第一次貨車生み出し運動に同じ

第四 実施要領

裏面白紙

省 輸 運

- 一 貨車停留並びに中継時間の短縮
第一次貨車生み出し運動の実績の一部短縮を目標とする。
貨車運用促進委員制は右目標を達成したるものを主体として実施する。
- 二 荷役、小仕送力の強化
日曜、祭日と十四時以降の荷役助行に主力を注ぎ、居残り、夜間荷役を更に強化する。
夜間荷役に對しては奨励金制を繼續する。
- 三 省用貨物の荷役促進
省用貨物の貨車停留状態が著るしく悪い、省用貨物の停留時間短縮に主眼をおき貨車留置料、貨物保管料は一般貨物と同様に嚴格に收受し、この改善を期する。
- 四 通信施設及び取扱の整備、改善
ある管理部の指令電話を整備したところ、貨車運用効率は四七もから五七もに向上した。配車通信、車号通信及び主要驛の構内通信の整備が如何に貨車生み出しに大きな要素をなすかは驚くべきものがある。まづ配車通信の実体をつかんでこの對策を立て、これを急速に整備すること。(現地で處置できないものは中央に要求すること。)

省 輸 運

五 貨車整備の標準化

特に雨漏車の解消に重点を置くとともに、引き置き修理待合車数をできるだけ減少する。

六 貨車附属品の整備及び運用の適正

ロープの亡失が凶然として散らっている。ロープの貸與、発着駅における鉄道係員と荷役業務者との間の受渡を厳格にし、その保管の適正を圖るとともに附屬品關係の帳表の発行、整理方を厳密にすること等に重点を置くこと。

七 目的外使用貨車の復却

目的外に使用している貨車が未だすくなくない。更に再検討を加えて速やかに復却手配を講ずること。各車代用も逐次本来の目的に復却させる。

八 列車輸送力の確保、向上

地區的には列車輸送力が不足なために、輸送力の伸長が頭打ちの状態となつていゝるこれ等地區輸送力の積極的増強を圖ると共に貨物輸送の特異性である波動に對應する輸送力の機動性をもたせるため、不定期及び臨貨の運轉を容易にする、これがため、現在のあい路となつてゐる機関車の修理促進及び整備、機関車乗務員の補充強化に最重點をおくこと。

省 輸 運

九 貨車乗積の勵行

貨車乗積に對する反自力が足りない。このため組立驛がお互に苦しんでいる。相手の組立驛の立場に立つて「よりよい乗積」を遂げる研究と熱意と努力を注ぐ。

十 代用車の連結整正

代用車の仕立及び連結が指定通りになされないために著るしく長大な代用車を連結している。

このため何役ができなくて持越、誤卸等がほとんど常習的に行われ、亂脈な輸送がつづけられている。所定の仕立方、連結方を嚴格に勵行し、もつと整然たる小口輸送を確立すること。

十一 貨車積載率の向上

石炭、亞炭のようなものでも、大きい積不足をしているものがすくない。積載規格外、規準等を積極的に指導し積不足による輸送力のロスを防止すること。

十二 貨物輸送制限の嚴守

貨物輸送制限の優犯が依然として跡を絶たないため貨車を殺すことがはなはだ多いのである。関係方面が相協力して、これの根絶に努むること。

十三 貨車愛護概念の振起

運輸省

同改、人換等による貨車破損率が一回に減じない。貨車を生み出そうと努力して
いるその努力が、貨車を殺している矛盾を反省させなければならぬ。
監理者の指導力をもつて高価貨車を愛護する観念をより一層起させなければなら
ない。

十四 國民各層の支持、協力の要請

「一億三千万吨輸送の完遂」の相言葉は、大部徹底してきているが鉄道貨物輸送
力の重要性を認識する度合はなおいまだ低いと思われるので、機會あるたびにあら
ゆる方法を盡して進んで宣傳に努めること。

第五 参加機関

石炭部、貿易部、特別調査部、地方鉄道軌道、商工、農林、大藏各省、
運輸、経済安定本部、各都道府県、各種公団、小運送業者、鉄道輸
送協議會、陸上輸送協議會、鉄道貨物輸送協議會

第六 実績報告及び表彰

成績の優秀なものは本運動終了後表彰を行う。

各鉄道局は、本運動の成績について鉄道總局内關係主務局にそれぞれ報告すること。

省 輸 運

(内)配車通信整備、活用職範官埋部指定夫施要領

●配車通信整備、活用候範官埋部指定について

(次總業務局、電氣局)

鉄業配第八二三号

昭和二十三年十月二十日

業務局長
電氣局長

各 鉄 道 局 長 殿

「貨車生み出し運動」の眼目とするところは、貨車運用効率の向上にある。運用効率は種々の複合的原因によつて支配されるか、このうちでも、貨車集配の精粗如何にかかることが甚だ大きい。嘗ての吾が國配車技術はその精密と能率を世界に誇つたのであるが、終戦後、老朽荒廢による配車通信不備を主要原因として、集配の粗略化を來し、地方勤勞意欲の低下はこれに慣れて、予報主義、一車退い主義を根幹とする貨車集配手続も完全には行われないうりになり、いちじるしく配車技術の低下を招いて、貨車運用効率の低下を來していることは、おゝい難い事実である。

従つて配車通信の整備、確保と相俟つて配車技術の改善を計るときは運用効率の向

裏面白紙

省 輸 運

とを來すは明らかで、大坂局天王寺管理部における通信整備活用による運用効率の飛躍的向上（昨年七月四七％本年六二％）の例は、これを示して余りあるものがある。

今や一億三千万屯電線送は絶対命令として、輸送能力の極限的發揮活用を必要とするときであり、予備主義一車退い主義の徹底的な遂行こそ最も重要である。依つて現在「貨車生み出し運動」と共に「一億三千万屯完遂通信整備運動」が展開されているので、この機会に通信系による配車通信整備、通信運用系による配車関係通信確保、配車系の通信活用による集配方の改善精密化等、三者一体となつて貨車運用効率の劃期的向上を計るため、左記の通り配車通信整備、活用候配車管理部署を指定するから並当りこの管下に資材工率力等を優先かつ系統的に投入し、配車通信の整備、確保、集配方の徹底的改善を期するよう手配されたい。なお、本手配の成績を基礎として逐次これを全管内に及ぼす予定であるから發端上参考となる資料を充分整えるよう留意されたい。

記

一 指定管理部署

東局	新橋
名局	名古屋
大 局	大 阪
	天王寺
	金 沢

裏面白紙

運輸省

廣局	下関
四局	高松
門局	小倉
新局	新津
仙局	仙台
札幌	札幌
	室蘭

二期間 十月二十日より 十一月末日まで

三 施策 （一）通信系 ／ 管理部

- 配車通信活用に対して通信及び高聲電話の復旧整備並機能の改善を行い、輸送力の活用に積極的な協力をする。
- イ 配車業務に對する理解を深める。
 - ロ 配車関係者に對する連絡を緊密懇切にする。
 - ハ 配車関係者に對して通信施設の理解を求め機器の取扱に對して指導する。

裏面白紙

省 輸 運

- ニ 速やかに指令電話設備の整備を行う。
 - ホ 主要操車場、構内外車号配車専用通信設備の整備を行う。
 - ヘ 主要操車場における高聲電話設備の整備を行う。
 - ト 社線との連絡電話設備の整備を行う。
 - チ 塊場通信従業員に対する指導を行う。
 - リ 資材は配車通信に重点的に配備すると共に不足資材の手配を迅速にする。
- 2 通信區、無線區
- 配車通信佔用に對して障害の事前排除、保守の徹底を期し輸送力の活用に積極的な協力をする。障害の発見並びに復旧を更に速やかにする。
 - イ 配車業務に對する理解を深める。
 - ロ 配車関係者に對する連絡を緊密懇切にし、でき得れば保守者を指令室に駐在させる。
 - ハ 配車関係者に對して通信施設の理解を求め機器の取扱に對して指導する。
 - ニ 速やかに指令電話設備の整備を行う。
 - ホ 主要操車場構内外車号配車専用通信設備の整備を行う。
 - ヘ 主要操車場における高聲電話設備の整備を行う。

裏面白紙

省 輸 運

ト 直線との連絡電話の設備の整備を行う。
チ 通信従業員に対する指導を行う。

㊦ 通信運用系

- 1 通信運用関係従事員は貨車輸送業務の概要を知ること努める。
- 2 通信の施設、疎通、取扱等の状況を一般に認識せしめる方法を講じ利用者の協力を求める。
- 3 貨車通信特別取扱方の周知徹底を図る。
- 4 貨報の取扱を一層正確迅速にする。
- 5 電話掛は話中の確認を確行すると共に回線（特に電話中継線）の空費時間の縮減に努める等通信施設利用効率の向上につき特段の注意を拂う。
- 6 指令電話については配車事務担当者及び保守者と特に緊密な連絡を保ちその絶對完全化に努力する。
- 7 指令電話設置箇所相互（親と子）の通話は已むを得ない場合の外交換電話を使わないように徹底させる。
- 8 通信施設の障得又は不具合のときは直ちに保守側に通知しこれが修復を求める。
- 9 通信利用上注意を要するものあるときは取扱側は利用者に対し忌憚のない意見

運輸省

三 配車系

を述べ改善に資する。

／ 管理部

配車通信活用による手前手配現車乗配の徹底、改善を目的とする。
通信機器取扱方について

- (イ) 通信機器に対する理解を深める。
- (ロ) 通信技術、運用関係者に対する連絡を緊密懇切にする。
- (ハ) 通信機器の取扱方を研究、訓練する。
- (ニ) 通信機器を愛護する。
- (ホ) 現場の配車通信取扱活用法に対する監視指導
活用法について
- (イ) 関係管理部相互間又は関係管理部管内組立駅からの各種の到着予報を助
行する。
- (ロ) 社線との電話連絡を頻繁にして入込省車の掌握を厳にして返送を督促す
る。
- (ハ) 駅に対する到着予報を早期正確にして、荷役の調整督促を行うに より 停

裏面白紙

運輸省

2 課

配車通信活用による予報主義の徹底により構内作業、荷役作業の合理化を図り、輸送力の活用を期する。

通信機器取扱方について

- (イ) 通信機器に対する理解を深める。
- (ロ) 通信技術、運用関係者に対する連絡を緊密、懇切にする。
- (ハ) 通信機器の取扱方を研究、訓練する。
- (ニ) 通信機器を愛護する。

活用方について

- (イ) 組立碑は関係碑時限発整報列車報を早目に交換する。

留り間の短縮、空車排出確保を計る。

- (二) 輸送制限及び使用警報の一貫傳達を期する。
- (ホ) 関係情報 of 早期確保による輸送力活用、調整を迅速確実にする。
- (ヘ) 組立碑に対する電話連絡を頻裏確実にして構内作業の合理化を図る。
- (ト) 貨報及び管内情報を迅速確実にして中央機関の判断指令の資料を迅速に提出する。

裏面白紙

運輸省

四 報 告

- (ロ) 組成報、解結報、運箱申込を迅速確実にする。
- (ハ) 管理部に對する到着報、発送報を迅速確実にする。
- (ニ) 貨報その他情報発信を迅速にする。

五 表 彰

各系統は各々その實施事項並びに實施前と比較した実績を局並びに本省に報告する。
成績向上顯著な管理部を表彰する。

裏面白紙

省 輸 運

（一）一億三千万吨突破運動に要する費用

◎一億三千万吨突破運動実施について

（鉄道総務局、陸運監理局）

鉄道配第百八十七号

昭和二十四年二月九日

鉄道総局長官

陸運監理局長官

陸運部内一般

左記によつて一億三千万吨突破運動を実施する。

第一 趣旨

日本産業経済発展の現段階において、重大な意義をもつ一億三千万吨輸送完成の
確かしい要子塔をうら立てるべき時期は刻々と近づいている。そしてその成否は一
にかかつてこの戦後の五分間の頑張り如何にある。よつて輸送関係全員が再び一齊
にたらのめかつて自みて悔なき最後の努力を傾注するたのみにここに「一億三千万吨突

裏面白紙

運輸省

彼運動に展開する。

第一次につぐ第二次貨車生み出し運動の実施によつて、輸送能力はいやが上にも高騰されたが、なお充分でないものが多く、特に年頭期における大感送は、われわれの目標に堪へな神威を興え、今後頼らなければならぬ負担と責務はいよいよ大となつた。

本運動は、かかる情勢に對應しての追い込み運動である。

一億二十万屯という絶対目標の時代的、経済的、政治的意義と使命の重要性をもう一度呼び起してそこに強い責任と義務を肩懸し年度達成の力強き努力を傾け盡さんことを切に希望してやまない。

第二 実施期間

二月十一日から三月末日まで

第三 目標

一億二十万屯の突破

裏面白紙

省 輸 運

第四 獎勵範圍

第二次寅年玉出出し運動に同じ

第五 獎勵要綱

獎勵項目については第一次、第二次、寅年玉出出し運動によつて十分に盡されて
いるから、本運動においてもこれを更に強力に推進することを第一とするが、特
に最近の情勢にかんがみ次の諸点について各地区の奨励に即した特段の措置を講
ずる。

一 最の輸送に取組点をかく

最の輸送の向上によつて、計画物資の計画量を確保するはもち輸送体量の増
進を期する。

二 坑車乗配方式の徹底

通信設備及び貨車通話を極度に活用し、事前手配す搬王義による現車集配を
徹底に実施する。

三 積荷積込の強化

裏面白紙

運輸省

四 空車廻送率の徹底的縮減をはかるため、積着積送を積極的に強化する。
列車編成力の取入限活用

夜間の運送は、一時に幾十幾百の貨車を扱す。

細心の計画と手配のもとに一箇列車をも休ませることなく、設定全列車の最大限活用をはかる。

第六 参山輸送

経済大臣本部、商工、農林、大蔵各省、石灰廳、貿易廳、特別調達廳、地方鉄道、軌道、各種団体、小運送業者、鉄道輸送助成会、陸上輸送助成会

第七 改善

本運動並ひに年度を通じての成績が披評であるものに対しては別に定めるところによつて改善する。

省 輸 運

◎各 第一 総説

一戦時中の酷使と戦禍による日本國有鉄道の施設の荒廃は甚だしく、加えて生活不費と勞務用物資の不足から来る従業員の働勞意欲の低下は、終戦後の思想的傾向と絡んで鉄道貨物輸送力は極度に低下した。石炭、肥料や食糧等の重要物資すら輸送の円滑を欠き、沿線には三百萬噸以上の貨物が日々輸送を待機しており、所要の輸送を遂げるためには、幾度か關係に対してその重要性を陳情しなければならぬという状況であった。

二十二年度はかかる状況に加えて、関東、東北地帯に発生した水害による影響甚だしく、年度輸送力は一億一千百萬噸程度より発揮し得ず、立直りつつある産業経済に對感し得ずして輸送難は終戦以來の最悪の状態に陥つていた。

二十三年度はこれ等の輸送難により滞貨となつてゐる鉄道沿線及背後の千數百萬噸の物資と二十三年度の石炭三六〇〇萬噸生産計畫を中核する日本の生産計画に即應するため、鉄道貨物輸送能力は對二十二年一割六分増の一億三千萬噸以上を發揮することとが絶対に必要であるとされたのであるが、当時の状況としては精々一億一千五百萬噸程度より確保することは至難であると見られたのである。

もしこの程度の輸送能力より発揮し得ないとすると日本再建計画が輸送の面から重大

省 輸 運

な阻むを來すこととなるので、非常に困難な計画ではあるが、萬難を排し、あらゆる措置を講じて一億三千萬噸を確保しなければならぬという方針で、序論の如く二十三年四月二日閣議において「一億三千万噸輸送確保対策について」を決定し、鉄道貨物輸送力を石炭と同様超重点産業に指定し、これが増強整備をはかることとなつたのである。

運輸省はこの具体的実行のために、鉄道業務組織のあらゆる部門に亘つて徹底的な検討と有効な対策を実施した。

その具体的なものとしては序論の業務系統別運動であるが、上半期は勞務状態も不安定の極にあり、且つ北陸、福井地区の大震災、関東の水害等に災いされて、効果あがらず、輸送量は依然として改善されなかつた。

下期に入るに及んで上半期の対策が漸く実を結び、七月のスト禁止令等と併せし各種の能率向上運動による各鉄道局の異常なる努力によつて輸送力は躍進し、一億三千万噸の目標に対し、一億二千九百五十萬噸というほぼ一〇〇%の実績をあげることが出来た。

これは各鉄道局が輸送の重要性を認識し、思想的に、施設の非常に困難な環境下にあるながら、これを克服し、この目標を達成したのであつて、この功績は高く評價されるべきであり、既に各種運動の成績良好なものに対して、運輸大臣、鉄道総局長表

省 輸 運

影を行つて来たか、門司、東京、名古屋の三鉄道局は特に強い責任感を以て管内の指導よろしき得、年度として目同に割当てられた責任目標を一〇〇%以上完遂したのであつて、年間を通じて終始苦闘し、積極的に善処した行動は、以て他の鉄道局の範とするに足るばかりでなく、一億三千万圓の目標達成の大きな中心力となつたものであつて、敢高級の賞讃に値すると思つるので、特に総理大臣表彰を以てその功績に報いたく本調査を作成した次第である。

二 年次別鉄道貨物輸送成績の推移

日本国有鉄道の貨物輸送は十六年十二月開戦の前後時代から輸送力は次第に窮迫し、十七年七月から物資別輸送統制を実施して来たが、二十三年度一億三千万圓輸送の達成によつて輸送力は著るしく緩和し、左表のとおり概ね昭和十四年度の輸送力水準に達することが出来て、輸送力による産業経済に対する障害は殆ど姿を消したと判定されるに至つたので、これを契機として、以上の戦時以來統制されて来た物資輸送統制の枠をはずし、自由に輸送し得る体制に戻すことが出来た。これは現内閣の統制撤廃の大方針にも沿うものであつて、今後の産業経済、國民生活に大きな明るさを加えたのであり、直か一ヶ年の努力によつて、かくも区迫して来た輸送力はこの程度に緩和し得た功績は高く賞讃されるべきものと信するのである。

省 輸 運

年 度 別	輸 送 總 數
昭和十一年度	九七五九九八四
昭和十二年度	一〇六四五〇二〇七
昭和十三年度	一一八〇五四二二三
昭和十四年度	一三一四一九四一九
昭和十五年度	一四五七四五五八六
昭和十六年度	一五二六九三六八三
昭和十七年度	一五八〇三四〇一四
昭和十八年度	一七五九七三三二一
昭和十九年度	一六二八二八四三九
昭和二十年度	八八三八六三一七
昭和二十一年度	九七四八七七一二
昭和二十二年度	一一一八八一五〇〇
昭和二十三年度	一二九五一一八五〇〇

年次別鉄道貨物輸送成績

(單位應)

十一年を とした 指數
一〇〇
一〇〇
一一〇
一二一
一三五
一四九
一五五
一六二
一八〇
一六七
九一
一〇〇
一一〇
一三五

裏面白紙

省 輸 運

三 鉄 道 同 別 輸 送 成 績

一億三千萬圓の鉄道同別輸送責任目標に対する輸送実績は左表のとおりで

	目 標 対 し	一〇二%
第一位 門司鉄道局	同	一〇一%
第二位 東京鉄道局	同	一〇〇%
第三位 名古屋鉄道局	同	一〇〇%
第四位 廣島鉄道局	同	一〇〇%
第五位 札幌鉄道局	同	一〇〇%

であるが、第四位第五位の廣島、札幌鉄道局は目標に対し実績において僅かに不足したが、第三位までは自己責任目標の実数を何れも突破し、その責任を果たしたのである。

各局の目標は何れも高く、その達成は極めて至難であつたなか、これを完遂した苦心と努力は激賞に値するもので、実数を突破した門司、東京、名古屋の三局に対し表彰を稟請する次第である。

裏 面 白 紙

省 輸 運

全 局 計	札 幌	仙 台	新 潟	門 司	四 國	廣 島	大 阪	名 古 屋	東 京	鐵 道 局 別
一 二 九 五 一 八 五	一 九 九 六 二 三	九 〇 六 九 三	九 五 六 五 二	二 五 三 〇 四 九	二 二 六 八 六	九 〇 四 五 〇	一 四 七 三 二 〇	一 六 五 三 一 三	二 三 〇 三 九 〇 九	二 十 三 年 度 實 績
一 三 〇 〇 〇 六 七	二 〇 〇 五 九 九	九 二 四 〇 四	九 九 二 七 九	二 四 九 一 五 二	二 三 五 一 六	九 〇 六 八 六	一 五 〇 一 三 一	一 六 五 二 一 一	二 二 九 〇 八 九	同 上 目 標
一 〇 〇 〇	一 〇 〇 〇	九 九 八	九 九 六	一 〇 〇 二	一 九 六	一 〇 〇	一 九 八	一 〇 〇	一 〇 〇	割 合
										順 位
										5 6 8 1 9 4 7 8 2

鐵道局別輸送成績 (單位千趟)

裏面白紙

省 輸 運

四、二十三年度月別貨物輸送成績

一億三千萬噸輸送の月別輸送成績の対目標、対目標、対二十二年比較を参考迄に示すと左表のとおりである。

上半期は総説(一)号にも述べてある様に労働事情の不安、震水害による線路障害等と輸送効率があからず、概ね目標を下廻つたか、下半期に入るに及んで上半期において打つた対策が漸く効果を表わし、各種の能率運動の成果と相俟つて輸送力は飛躍的に上進し冬期における暖冬異変による氣象的好條件によつてこの好調を継続し三月の最後の精力的努力によつて一〇〇%増の一億二千九百五十一万を達成したのである。

省 輸 運

二十三年度月別鉄道貨物搬送成績(單位千噸)

前	三	二	一	十二	十一	十	九	八	七	六	五	四	月	別
一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	二十三年度実績
一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	二十三年度計画
一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	二十二年度実績
一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	対計画比
一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	対前年

裏面白紙

鐵道總局業務局

各谷私運動の成采
序論に記してある采は本統制及別の各種能半昂上運動の天候、成采の概要は左のとおりである。

裏面白紙

25. 8. 15

貨車生み出し運動の局別成績 (其一)

配車課

車種別	月別	現在														使用車				運用効率					
		総数				局外				七車				(A-B-C)				計画		実績		割合		前年	
		計画		実績		割合		前年		計画		実績		割合		前年		計画		実績		割合		前年	
		A	B	C	D	計	比	計	比	計	比	計	比	計	比	計	比	計	比	計	比	計	比		
東	5	21,950	21,502	99	22,445	-700	2,895	107	2,742	850	836	98	992	18,400	17,771	97	19,761	4,000	3,922	98	3,820	217	221	0.4	18.3
	6	21,850	22,377	102	22,446	2,800	3,731	48	2,663	850	803	94	790	18,200	18,745	103	19,269	3,900	3,589	92	3,828	21.4	19.1	0.23	17.9
	7	21,850	22,553	103	21,677	2,500	3,194	114	-165	800	746	93	918	18,250	18,618	102	18,191	3,950	3,826	97	3,763	21.6	20.9	0.07	20.7
	計	65,650	66,432	101	67,778	2,300	2,820	106	2,015	2,500	2,385	95	2,580	54,850	55,134	101	57,221	11,350	11,279	99	11,411	21.6	20.7	0.09	10.4
名	5	7,500	7,477	100	7,482	-200	2,455	101	2,279	600	625	104	1,317	6,500	6,387	98	6,891	2,550	2,407	94	2,572	39.2	37.7	1.5	37.3
	6	7,700	7,842	102	7,492	-250	2,305	92	2,111	650	573	88	1,291	6,150	6,304	103	6,691	2,350	2,332	99	2,501	38.2	37.0	1.2	37.4
	7	7,450	7,941	106	7,987	-450	2,242	98	2,060	600	573	95	1,261	6,400	6,810	106	6,821	2,450	2,376	97	2,424	38.2	37.7	0.5	37.2
	計	22,650	23,260	101	22,955	-750	7,194	97	6,470	1,850	1,771	95	2,869	19,050	19,501	102	20,163	7,350	7,055	96	7,497	38.5	36.1	2.4	37.3
大	5	11,550	11,874	103	12,144	-250	2,670	114	2,187	1,100	1,287	117	1,825	8,400	7,855	94	9,121	2,850	2,758	97	2,865	33.9	35.1	1.2	31.4
	6	11,750	11,716	100	12,607	-450	2,605	106	2,357	1,150	1,228	107	1,362	8,150	7,973	97	8,609	2,850	2,750	96	2,890	35.0	35.4	0.4	32.5
	7	11,900	11,702	98	12,292	-250	2,681	109	2,215	1,200	1,155	96	1,302	8,250	7,608	92	8,175	2,900	2,657	91	2,924	38.2	33.7	4.5	39.2
	計	35,200	35,292	99	37,043	-750	7,956	110	6,771	3,450	3,670	106	4,489	24,800	22,436	91	26,703	8,600	8,165	95	24,885	35.7	35.3	0.4	31.6
広	5	6,100	5,786	95	6,892	-1,900	2,133	112	2,137	200	259	130	270	4,000	3,854	96	4,345	1,700	1,672	98	1,511	42.5	42.9	0.4	34.8
	6	6,050	5,761	95	6,850	-1,900	2,136	112	2,202	250	316	126	308	3,900	3,394	87	4,286	1,700	1,676	98	1,526	43.6	43.4	0.2	35.6
	7	6,100	6,221	102	6,750	-1,950	2,341	120	1,981	300	211	71	257	3,950	3,464	88	4,221	1,750	1,518	86	1,493	44.3	45.3	1.0	32.8
	計	18,250	17,768	96	20,492	-570	6,610	115	6,320	650	586	106	635	11,850	10,712	91	12,851	5,150	4,857	94	4,530	43.5	42.2	1.3	34.7
四	5	1,150	1,193	103	1,215	-65	213	119	236	100	73	72	94	450	402	90	441	500	530	106	491	52.6	58.8	6.2	52.0
	6	1,250	1,184	95	1,350	-200	220	110	244	100	53	55	130	450	409	91	471	500	496	99	471	52.7	54.6	1.9	48.3
	7	1,300	1,204	93	1,325	-25	220	108	243	50	51	102	49	400	333	83	425	520	425	82	437	52.0	46.6	5.4	44.4
	計	3,700	3,581	97	3,990	-290	653	127	723	250	177	172	241	1,300	1,244	96	1,337	1,520	1,451	96	1,399	52.8	53.3	0.5	47.4
門	5	14,850	15,154	102	15,377	-527	4,877	115	4,522	650	751	116	1,501	13,450	13,482	100	14,382	4,350	4,456	102	3,699	32.3	23.0	9.3	25.0
	6	14,800	14,900	100	15,514	-714	4,817	115	4,880	700	757	108	1,493	13,250	13,397	101	14,261	4,250	4,528	107	3,728	32.1	22.8	9.3	26.1
	7	14,850	14,769	99	15,820	-970	4,877	115	4,666	650	522	80	1,327	13,350	12,598	94	13,719	4,250	3,977	94	3,588	32.0	29.0	3.0	26.2
	計	44,500	44,823	100	46,511	-1,011	14,571	125	14,068	2,000	1,991	100	4,221	40,050	40,477	101	42,961	12,850	12,961	100	11,013	32.3	31.9	0.4	25.8
新	5	7,100	7,116	100	7,226	-126	1,994	104	2,120	500	473	95	725	4,700	4,461	95	4,953	1,950	1,792	92	1,891	28.8	40.2	11.4	38.2
	6	7,200	7,153	99	7,463	-263	1,949	102	1,762	500	642	128	704	4,500	4,557	101	4,696	1,850	1,782	96	1,798	28.5	39.1	10.6	37.9
	7	7,250	7,161	98	7,526	-276	1,906	102	1,791	550	571	104	707	4,700	4,602	98	4,758	1,900	1,732	91	1,763	29.0	27.6	1.4	26.8
	計	21,550	21,430	99	22,215	-665	5,849	108	5,673	1,550	1,646	103	2,134	13,850	13,620	98	14,407	5,650	5,306	94	5,032	29.0	33.0	4.0	37.6
山	5	4,050	7,571	110	7,941	-391	2,411	114	2,211	350	295	84	651	6,100	7,207	118	7,007	1,620	1,554	96	1,667	27.0	21.4	5.6	37.3
	6	4,500	7,050	100	7,977	-277	2,307	112	1,994	300	275	92	600	7,150	6,518	91	7,585	1,600	1,558	97	1,596	22.4	23.9	1.5	28.5
	7	4,700	8,500	100	8,415	-165	2,415	117	2,120	300	194	65	374	6,500	6,571	101	7,004	1,650	1,611	98	1,609	25.0	22.4	2.6	26.7
	計	13,250	23,121	100	24,333	-1,083	7,133	123	6,205	950	764	81	1,625	19,850	17,636	89	21,697	4,700	4,723	96	4,834	24.5	24.2	0.3	27.5
札	5	7,800	9,963	102	10,620	-720	746	99	100	750	713	95	2,474	5,700	5,499	97	6,506	2,550	2,501	98	2,600	20.7	22.0	1.3	20.6
	6	7,100	10,085	100	10,448	-348	716	102	650	700	474	66	2,515	5,150	5,145	100	5,980	2,500	2,577	103	2,607	20.7	21.0	0.3	20.2
	7	7,150	10,059	100	10,448	-298	716	94	650	700	463	80	2,482	5,300	5,319	100	5,720	2,550	2,459	97	2,415	20.7	20.7	0.0	20.8
	計	22,050	30,107	100	31,516	-1,466	2,278	221	2,279	2,150	1,955	211	7,469	16,150	16,134	100	18,206	7,600	7,537	99	7,622	20.7	20.7	0.0	20.8
全	5	41,100	41,514	100	42,485	-385	13,029	107	12,822	5,100	5,519	108	7,986	31,000	29,960	97	32,227	10,050	9,870	98	9,721	34.0	34.0	0.0	37.5
	6	41,300	41,315	100	42,555	-255	12,210	103	11,624	5,200	5,273	101	7,946	30,700	30,220	99	32,350	9,950	9,758	98	9,758	34.0	34.0	0.0	37.5
	7	41,450	41,516	100	42,628	-178	12,210	107	11,767	5,350	4,572	86	6,667	29,900	29,300	98	31,899	10,000	9,757	97	9,757	34.0	34.0	0.0	37.5
	計	123,900	124,345	100	125,671	-771	37,449	117	35,113	15,650	15,364	100	27,599	112,600	110,895	98	118,291	34,000	33,385	98	33,281	34.0	34.0	0.0	37.5

23. 8. 15

貨車生み出し運動の月別成績

支店	年次	輸送				積載効率				貨物列車				
		計画	実績	割合	前年	計画	実績	増減	前年	実績	前年	実績	増減	前年
東	5	1939.7	1,919.4	99	1,826.8	13.30	13.37	0.07	13.18	34,700				
	6	1,833.3	1,695.8	92	1,788.4	13.30	13.34	0.04	13.30	33,487			29.7	
	7	1,915.2	1,837.0	96	1,771.0	13.30	13.11	-0.19	13.13	35,488			20.5	
	計	5,688.2	5,452.2	96	5,386.2	13.30	13.27	-0.13	13.20	103,675			27.1	
右	5	1,345.4	1,310.3	97	1,367.8	14.06	14.41	0.41	13.67	33,492			17.1	
	6	1,236.0	1,244.9	101	1,318.8	14.20	14.54	0.34	13.80	22,928			17.8	
	7	1,321.2	1,247.7	94	1,311.2	14.20	14.53	0.27	14.09	30,673			14.2	
	計	3,902.6	3,802.8	97	3,997.8	14.13	14.48	0.35	13.85	76,793			17.7	
大	5	1,245.3	1,195.3	96	1,214.6	13.00	12.74	-0.26	12.57	27,972			16.6	
	6	1,265.1	1,156.6	91	1,186.6	13.00	12.77	-0.23	12.60	28,156			14.5	
	7	1,265.4	1,150.7	91	1,182.3	13.00	12.63	-0.37	12.80	24,959			15.9	
	計	3,775.8	3,502.6	94	3,583.5	13.00	12.71	-0.29	12.66	81,087			16.3	
広	5	731.0	704.6	96	740.6	13.10	12.87	-0.23	12.97	27,049			17.5	
	6	708.6	692.3	98	731.5	13.10	12.95	-0.15	12.93	27,136			16.8	
	7	751.4	684.7	91	733.3	13.10	12.82	-0.28	12.96	24,135			13.0	
	計	2,191.0	2,081.6	95	2,205.4	13.10	13.04	0.06	12.95	78,320			17.4	
四	5	203.3	216.4	106	202.9	12.80	13.05	0.25	13.22	6,264			14.5	
	6	194.4	188.1	97	186.4	12.80	12.51	-0.29	13.07	6,166			14.3	
	7	212.4	193.7	91	197.5	12.80	12.76	-0.04	13.00	5,583			17.1	
	計	607.1	598.2	98	586.8	12.80	12.78	-0.02	13.10	17,913			15.2	
門	5	1,476.3	2,625.1	102	1,638.8	14.30	14.24	-0.06	14.04	27,651			22.1	
	6	1,450.3	1,776.1	106	1,614.4	14.30	14.15	-0.15	14.05	30,059			21.1	
	7	1,915.4	1,766.0	92	1,615.3	14.30	14.07	-0.23	14.11	25,563			25.1	
	計	5,841.0	5,167.2	88	4,868.5	14.30	14.15	-0.15	14.17	83,273			22.9	
新	5	545.1	795.8	145	821.3	13.50	13.54	0.04	13.26	22,840			15.9	
	6	799.3	759.6	95	748.5	13.50	14.54	1.04	13.33	21,857			16.3	
	7	847.2	775.6	91	749.3	13.50	13.84	0.34	13.69	21,976			16.8	
	計	2,492.1	2,364.0	95	2,359.1	13.50	13.51	0.01	13.46	66,673			16.3	
仙	5	742.9	704.3	95	744.6	13.70	13.76	0.06	13.90	22,565			27.1	
	6	693.6	659.6	95	624.6	13.50	13.66	0.16	13.62	23,290			27.4	
	7	743.7	716.4	96	660.0	13.50	13.43	-0.07	13.49	22,861			27.0	
	計	2,180.2	2,110.3	97	2,029.2	13.50	13.65	0.15	13.90	68,716			27.9	
札	5	1,626.9	1,548.7	95	1,519.8	18.00	17.90	-0.10	17.67	23,928			29.8	
	6	1,544.4	1,371.5	89	1,305.3	18.00	18.61	0.61	18.44	25,150			14.8	
	7	1,626.9	1,713.2	105	1,573.7	18.00	18.21	0.21	18.59	22,198			19.6	
	計	4,800.2	4,633.4	96	4,399.2	18.00	18.74	0.74	18.70	71,276			19.6	
全	5	10,119.9	10,419.9	98	9,653.1	14.10	14.10	-	13.17	248,761			21.1	
	6	10,081.5	10,104.5	100	9,424.5	14.11	14.26	0.15	13.88	244,111			21.3	
	7	10,661.8	10,068.0	94	9,513.6	14.11	14.14	0.03	14.00	214,136			18	
	計	31,463.2	30,592.4	97	28,571.2	14.07	14.16	0.09	13.97	706,908			21.4	

省 輸 運

〔二〕 機関車運用効率向上運動の成績

左の六項目の成績昂上を計つたが機関車員の非常な努力により極めて好成绩を収めた。

- (1) 配置一兩當り機関車走行杆
- (2) 使用一兩當り機関車走行杆

(3) 六ヶ月當り兩效

(4) 機関車女草

(5) 減修率

右の各項の成績は左の通りである。

(イ) 蒸氣機関車関係

(1) の成績は二三年度平均は一一二、三杆で二二年度の平均一〇二、二千に比すれば九・九%の昂上である。(第一表参照)

(2) の成績は二三年度平均は一六二、三杆で二二年度の平均一四九、六杆に比すれば八・〇%の昂上である。(第二表参照)

(3) の成績は二三年度の一ヶ月平均走行杆数五九六、一兩で二二年度の五九〇、六兩に比すれば四・八%、二一年度の四六九、〇兩に比すれば一八・六%の昂上である。(第三表参照)

(4) の成績は機関車走行一〇〇万杆當りの二三年度平均件数は一二、六三で二二年度

裏面白紙

省 輸 運

の一九、一九に比すれば一六・六%、二一年度の一七、五八に比すれば二八、三%の増上である。(第四表参照)

5)の成績は二三年度平均五・二%で二二年度の七・二%に比すれば二七・八%、二一年度の八・三%に比すれば三七・四%の増上である。(第五表参照)

口電氣設備車備添

(1)の成績は二三年度平均一二六、〇千で二二年度の一一六、三千に比し八・三%の増上である。(第六表参照)

(2)の成績は二三年度平均は一八三、〇千で二二年度の一六九、四千に比し一一・二%の増上である。(第七表参照)

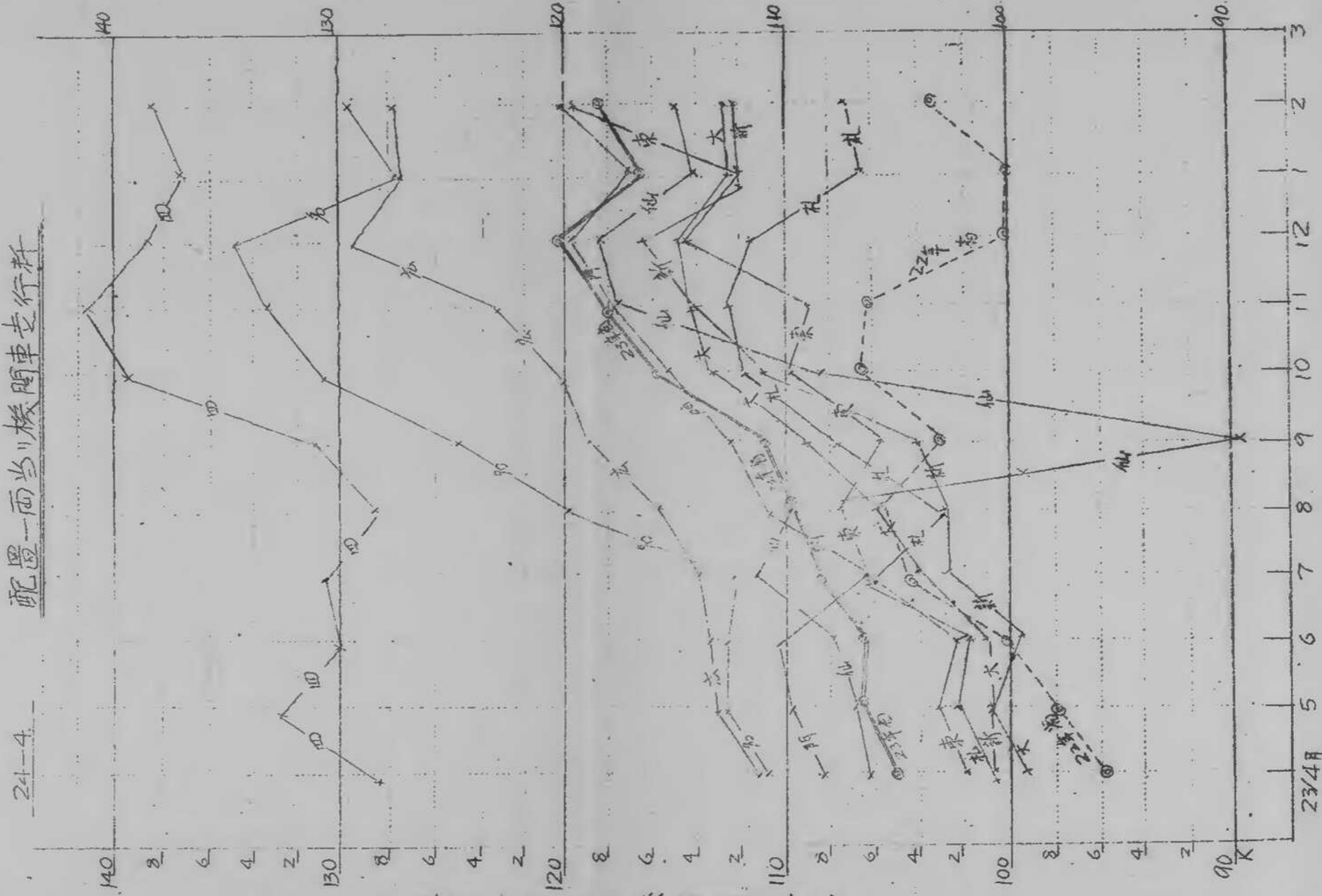
(3)の成績は二三年度計三二八兩で二二年度計(二月迄)二九二兩に比し一一・三%の増上である。(第八表参照)

4)の成績は幾何進歩を計一〇〇万千貫りの二三年度平均件数は一七、四で二二年度の二四、三に比すれば二八・四%の増上である。(第九表参照)

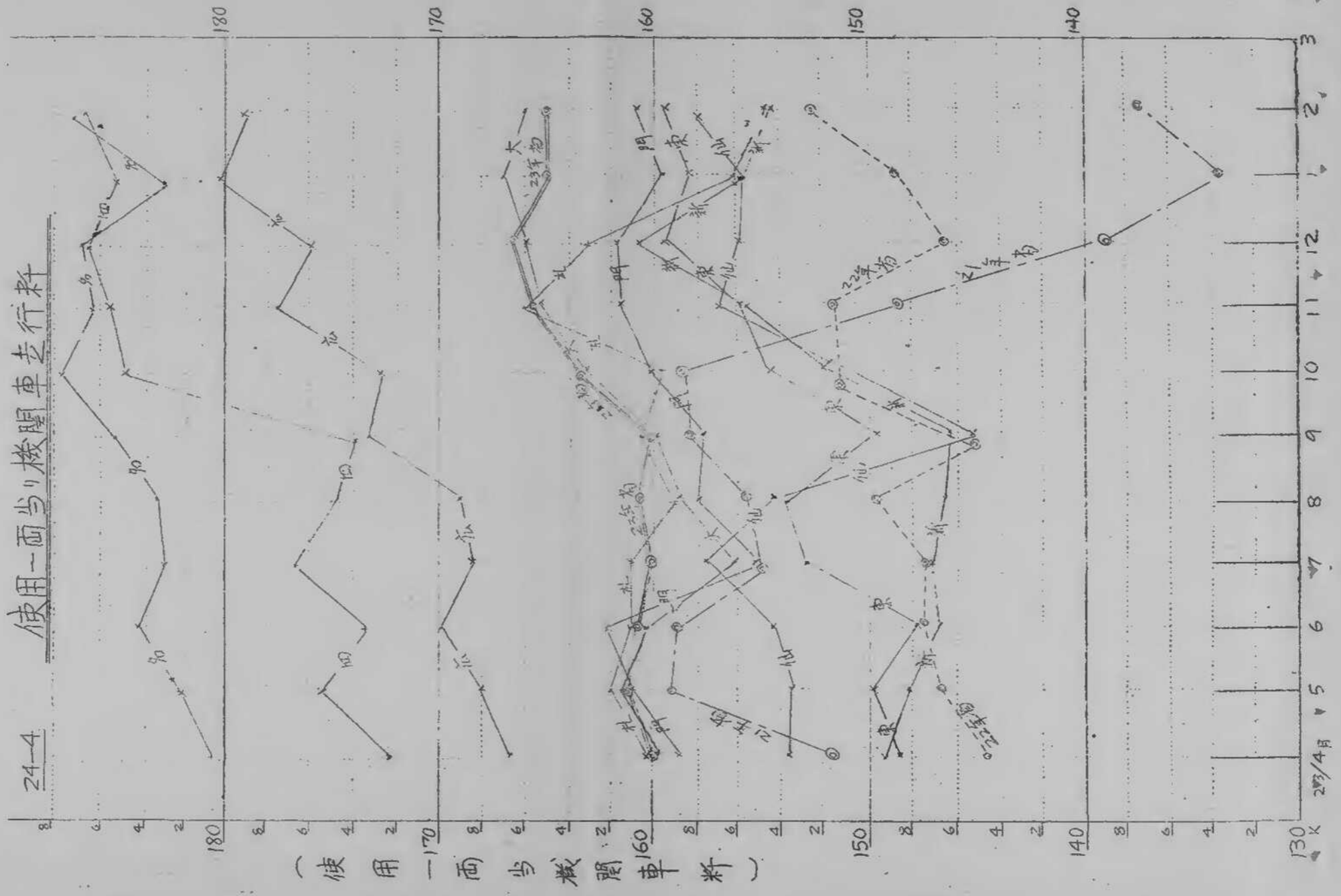
5)の成績は二三年度平均七・六二%で二二年度の一一・〇%に比すれば三〇・七%の増上である。(第十表参照)

裏面白紙

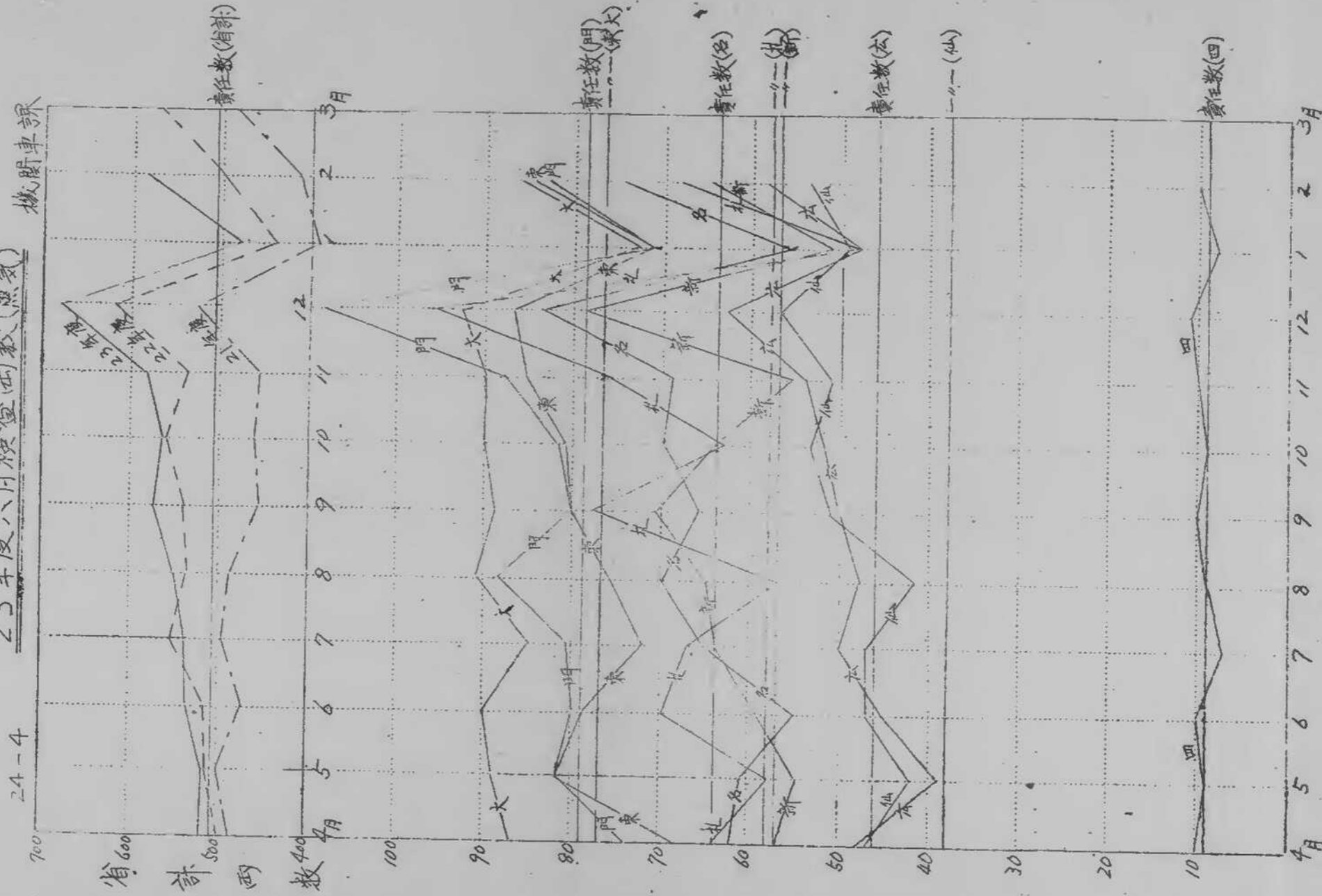
配置一両当り検閲車走行群



(配置一両当り検閲車走行群)

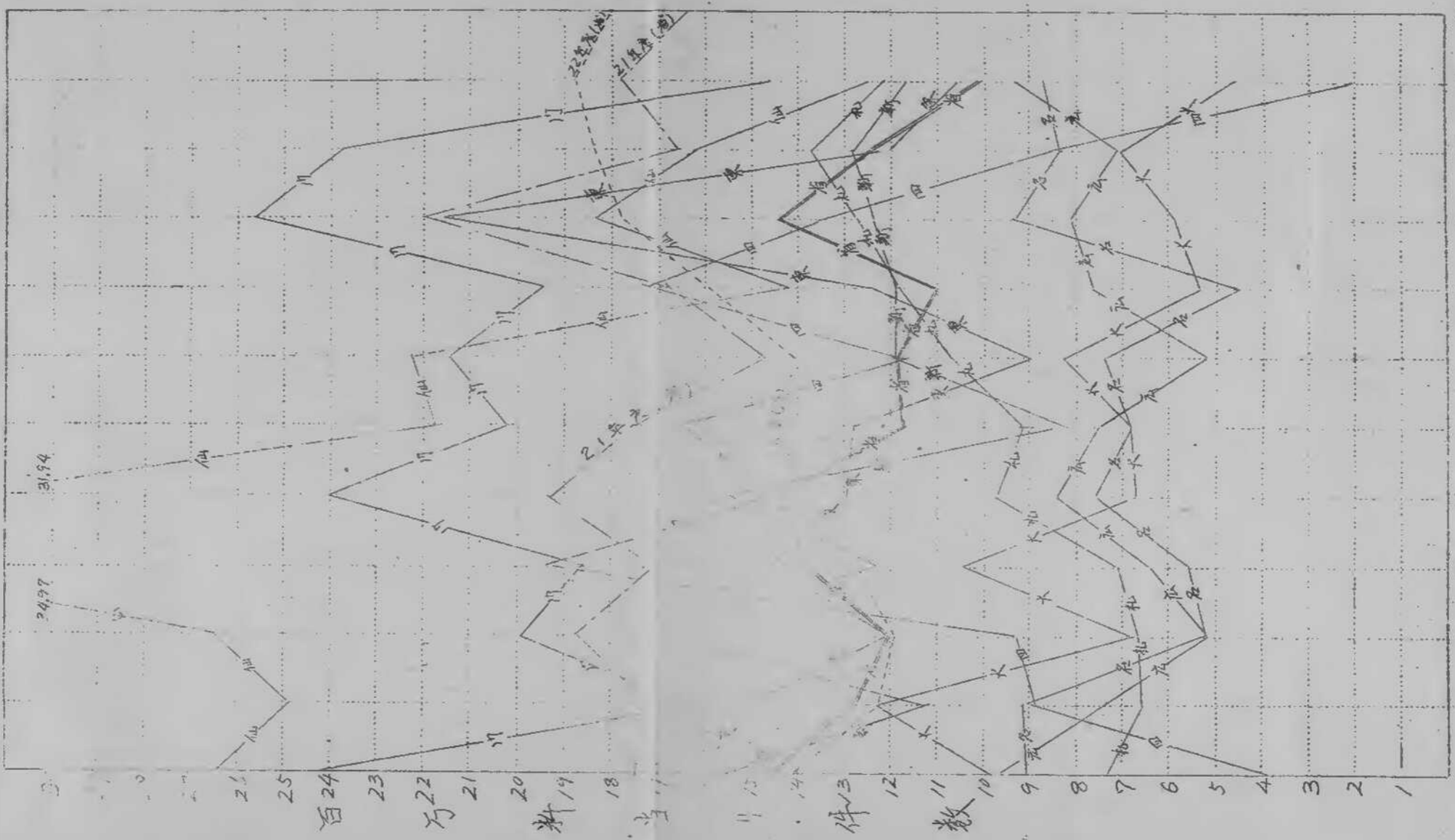


23年度六月検査両数(蒸気)



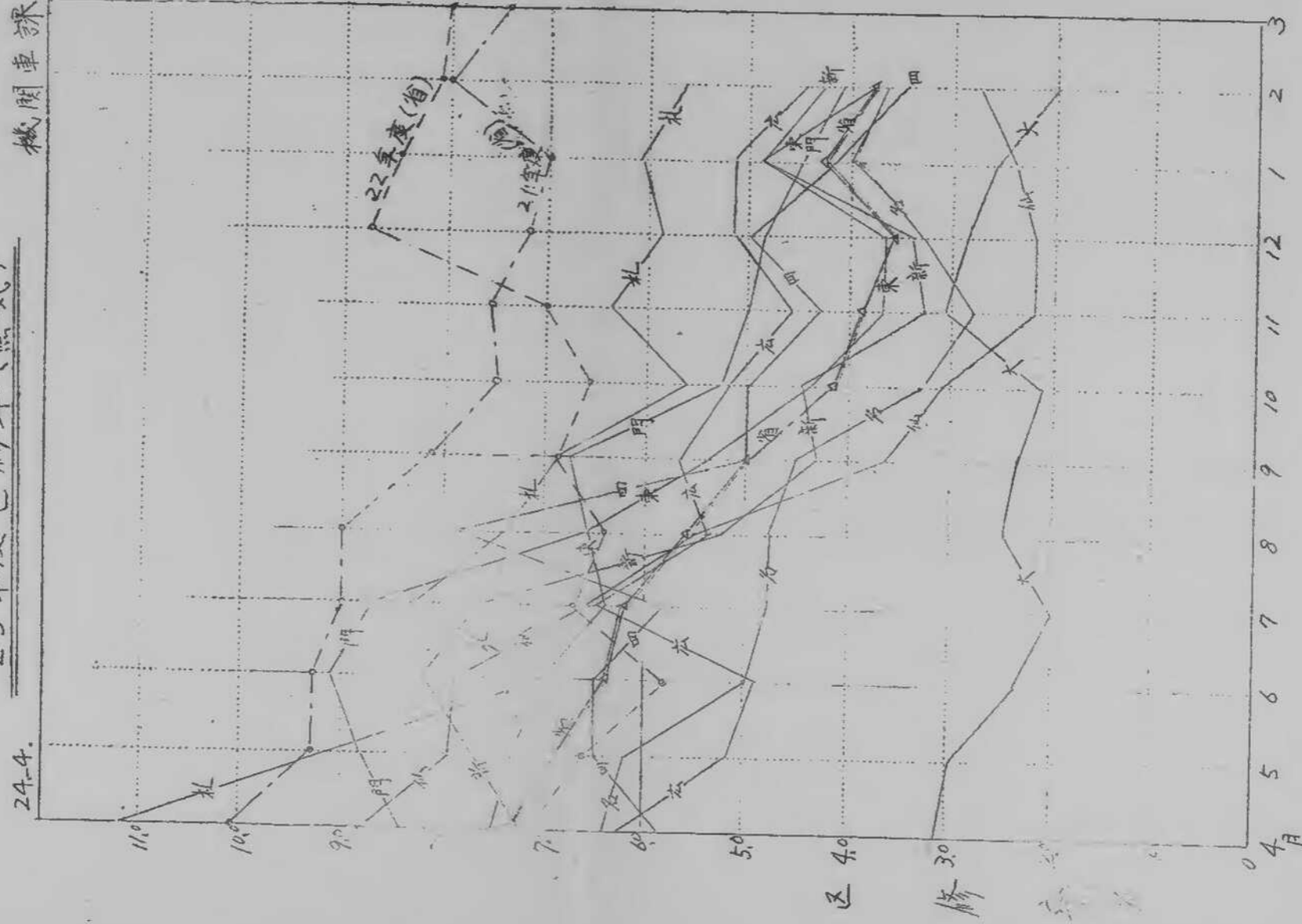
20年及機系平故障(燕乳)

機系平線



裏面白紙

23年度区修率(蒸気)



24-4

機関車課

運輸省

（三）車両整備運動の進展

左表のとおりであるがその要點とするところは次のとおりである。

一 臨時検査

一 政府定期検査通過車に對する臨時検査施行兩政は所定目標に對し、客車が103%、貨車68%で、工廠部における経過車の修繕と相俟つて著しく経過車を減少し健全車として復活したことを示す。

二 臨時修繕車は年間消化目標兩政に對し、客車106%、貨車109%の成績率を示し、年度頭初の修繕休車を四九%減少して貨車を生み出した因子の一つとして奇異したところが大きい。

三 各車使用改革の最上は二十三年三月運動開始前の使用率（配屬兩政で使用車を除いたもの）は八一%であつたが本年二月に於ては八四・五%まで上昇し三・五%の増用を見たり一方可動率（配屬兩政で可動車を除いたもの）に於いては三月の八七・五%に對し、本年二月は九一・五%即ち四%の増率を示した。

四、各貨車検査の決断による各貨車改革の防止については二十二年度の仕立検査施行換算一〇〇〇兩管りの運轉事故件数は二件であつたが二十三年度に於ては一・一件即ち五五%に減少し貨向七の點に於ても亦成果を収めたことを示す。

裏面白紙

成績概況

一 客車

一 検査 検査車に対する臨時検査施行両数は所定目標に対し、客車が二〇三%、貨車が六八%で、工機部における全過車の修繕と相俟つて著しく全過車を健全車として復活したことを示す。

二 西部鉄道 土間消化目標両数に対し、客車一〇六%、貨車一〇九%の成績率を挙げ、年度頭初の修繕休車を四五%減少して、貨車を生み出した因子の減少が奇蹟したところが大きい。

三 客車使用率 昂とは二十三年三月 運動開始前の使用率（配属両数で使用車を除いたもの）は八一%であったが本年二月に於ては八四五%まで上昇し、五名の増加を見た一方、可動率（配属両数で可動車を除いたもの）は三月の八七五%に対し、本年二月は九一五%即ち四名の増進を示した。

四 客車検査の欠陥による客車故障の防止については二十二年度の仕立検査死行検査一〇〇〇両当りの運轉事故件数は二件であったが二十三年度は一五五件即ち五五%に減少し質向上の莫大に於ても亦成績を収めた。

昭和4年4月

車両整備運動局別成績表

運輸局客貨車課

局別		臨時検査両数		局部修繕両数		客車使用効率				故障率比較	
		客車	貨車	客車	貨車	使用率		可動率		故障率比較	
						23年3月	24年2月	23年3月	24年2月	22年度	23年度
東	目標	20	615	3.444	15.840	0.78		0.835		5.2	
	実績	50	348	3.747	18.119		0.800		0.862		2.5
	%	250	56	109	114		+0.02		+0.027		48
名	目標	10	390	2.035	10.010	0.836		0.919		2.72	
	実績	0	66	2.037	11.254		0.917		0.948		1.2
	%	0	17	100	102		+0.081		+0.029		44
大	目標	16	420	3.097	10.724	0.794		0.868		2.12	
	実績	14	301	3.224	11.233		0.845		0.926		1.39
	%	88	72	104	105		+0.051		+0.058		66
広	目標	10	218	1.815	5.610	0.830		0.87		1.58	
	実績	10	226	2.001	5.873		0.862		0.922		0.65
	%	100	104	108	104		+0.032		+0.052		41
四	目標	3	48	5.72	1.232	0.879		0.934		1.68	
	実績	0	136	6.05	1.333		0.877		0.908		0.35
	%	0	294	106	108		-0.002		-0.026		48
門	目標	12	535	2.354	13.750	0.802		0.884		3.45	
	実績	16	450	2.453	14.327		0.872		0.912		3.1
	%	134	84	104	104		+0.070		+0.028		90
新	目標	9	216	2.293	7.851	0.837		0.902		0.38	
	実績	2	229	2.481	8.358		0.81		0.92		0.49
	%	22	93	108	106		-0.027		+0.018		130
仙	目標	9	218	1.705	5.610	0.837		0.888		0.83	
	実績	11	21	1.825	5.926		0.856		0.911		0.12
	%	122	101	107	105		+0.019		+0.023		15
札	目標	11	310	1.892	7.860	0.81		0.87		0.096	
	実績	0	73	2.000	8.836		0.843		0.92		0.038
	%	0	24	105	112		+0.033		+0.05		40
計	目標	100	3,000	19.207	78.487	0.81		0.875		2.0	
	実績	103	2,050	20.373	85.259		0.845		0.915		1.1
	%	103	68	106	109		+0.035		+0.04		55

局別	実施期間	夫出職費及 夫出職費及		線路関係								保安関係	器械関係	土木関係(直管工事)	建物関係(直管工事)	設計並工事推進関係	総合実績	記事	
		人	所	料	料	料	料	料	料	料	料								延人
東鉄	自 9月1日 至 11.30	266,256	665,008	29,525	47.04	6.68	3.68	199	252	42	4,594	1,059	15	210,606	22,768	71,765	83,480	128	
名鉄	自 8.1 至 10.31	286,550	306,890	19,013	55.68	45.2	2.66	193	366	41	2,248	733	15	161,166	102,054	52,905	28,6550	117	
大鉄	自 9.1 至 11.30	116,691	326,384	22,945	67.68	5.63	3.10	191	283	45	6,002	809	20	62,230	15,000	58,476	151,010	118	
廣鉄	自 9.1 至 11.30	150,887	160,787	17,017	63.60	4.24	2.32	157	236	4	3,828	539	14	40,053	55,756	34,180	149,810	123	
四鉄	自 8.1 至 10.31	42,068	79,349	3,578	24.84	1.47	0.81	56	86	6	840	86	15	11,512	27,700	10,845	61,190	128	
門鉄	自 8.1 至 10.31	179,497	160,050	21,053	93.24	5.69	3.13	190	237	42	4,362	471	15	61,637	99,080	48,236	118,670	121	
新鉄	自 8.1 至 10.31	175,291	143,674	17,701	51.60	4.25	2.34	129	205	47	2,998	371	15	30,955	101,073	33,818	97,700	118	
仙鉄	自 8.1 至 10.31	213,193	244,764	15,946	55.44	4.16	2.30	116	99	27	3,541	434	16	15,107	47,407	22,192	60,770	128	
札鉄	自 8.1 至 10.31	66,715	248,782	25,167	89.52	7.90	4.35	214	291	56	5,511	295	16	40,457	15,728	32,020	148,630	117	
計		1,497,109	2,206,088	171,947	548.64	44.84	24.69	1,445	2,055	310	33,924	4,795	15	633,723	486,566	364,437	1,155,810	122	

裏面白紙

施設整備運動実績概要調

地方 施設部名	実施期間		支出 経費 万円	職員 数 人	総合 実績 %	支出経費内訳 (単位円)															保安 関係	摘要
	日	月				土木					その他					施設						
						線路 関係 修繕 促進 等	貨物 積卸 場の 整備	排水 設備 の 整備	給水 設備 の 整備	石炭 積卸 場の 整備	道 の 整備 及 橋 の 歩 道 の 整備	柵 垣 の 整備	水 運 設備 の 整備	配 線 等 の 整備	備 用 器具 の 整備	計	貨物 積卸 場の 整備	換 気 設備 の 整備	駅 区 画 の 整備	厚 生 施設 の 整備		
東京	9.1	11.30	11307	8751	145	3451	70	34	516	356	0	1410	533	2919	1627	357	519	53	2183	4739	178	
新橋	8.1	10.31	848	2404	125	0	21	0	0	0	0	0	229	250	320	116	20	132	10	578	0	
熱海	9.1	11.30	1296	3400	143	0	0	0	93	0	0	0	116	209	373	307	261	146	0	1087	0	
岐阜	8.1	11.30	5470	3000	130	0	368	0	38	0	0	0	560	966	684	1851	1057	823	89	4584	0	
大阪	9.1	11.30	6592	6331	128	0	1203	4	20	0	56	0	1453	2736	1093	597	666	146	1249	3929	827	
下関	9.1	11.30	2166	2180	135	789	25	0	37	0	0	0	0	62	105	97	708	312	84	1306	9	
信濃川	8.1	11.30	3800	7520	140	0	0	350	530	0	0	0	229	1109	0	1230	612	288	0	2130	561	
盛岡	7.1	10.31	3726	5420	130	2170	206	0	0	0	0	300	60	566	85	905	0	0	0	790	0	
札幌	7.1	10.31	11862	27695	135	0	1689	0	948	1049	0	2175	720	6581	612	1644	718	646	0	3820	1461	
合計			47067	66701	136	6410	3582	388	2182	1405	56	3885	3900	15798	4877	7104	4761	2546	3613	22903	2356	

裏面白紙

省 輸 運

④電氣補修設備運動の成績

(1)指令電話設備の整備

貨物増送運動に際して戦時中荒廢にまかせてあつた指令電話の整備が最大の急務となり、まず現在施設の状態を徹底的に調査する目的のため機器の精密試験、回線の試験を行い且つ強方に機器資材の入手を進め不良指令装置被指令装置の取替、修理、舊型機器の取替並びに同線の整備に各局共洽んど全能力を傾倒して之を施行し、ほぼその目的を達した。特に最も戦災の甚しい東京、名古屋、大阪、門司の四局道局では關係者一致協力して整備に全力を注ぎその成績の顯著なものがある。

(2)主要停車場内外配車専用通信設備の整備

停車場通信設備の整備については直接配車効率に影響するため重点を注ぎ特に新見見樂車場、次田操車場をもつ東京、大阪兩局道局では不良電話機の修理取替、回線の保修を施行し又は専用回線の増設構内通信ケーブルの張替等に専念し不良状態を一新することが出来た。

(3)長距離電話中継線、電信線の機能改善

長距離通信線は各局に亘り通信網を構成しているため各道道局は連絡を密にして毎年試験の計畫に基づいて疎密を試験を行い得子掃除、不良得子の取替引込線の整備、交叉整備を行い交換機、搬送機の試験調整を施行した結果長距離中継線の筆案件数は前年

運 輸 省

度に比して四〇一六〇%の減少をみるに至つた。
以上各歳直同別の發備成績をあげれば次表の通りである。

裏面白紙

運 輸 省

通信関係整備実績表

整備種別	局 名									
	東京	名古屋	大阪	広島	四国	門司	新潟	仙臺	札幌	
指令電話設備の整備	61	67	63	70	60	91	64	66	60	
整備前										
整備後	90	90	90	89	87	90	89	90	90	
主要操車場内外配車専用通信設備の整備	92	91	92	89	89	91	89	90	90	
長距離電話中継線電信線の減能改善	91	90	89	90	89	90	90	88	88	
総合成績	74	76	74	75	75	76	75	75	77	
	整備前									
整備後	91	90	90	89	88	90	89	89	89	
成績順位	1	2	3	6	9	4	8	5	7	

裏面白紙

運輸省

け特に配車補添者が通信不備のため無意識のうち配車技術を低下せしめていたのに反
省し、これを向上して一億三千万円輸送に少なからず奇異したと認められるので、本運
助は略々その目的を達したと思料される。

裏面白紙

(其の一) 第二次貨車生出し運動期間に於て各局別貨物運輸概況

種別 局別	總現在車			運用現在車			發送延數				使用車				積載効率				運用効率				社線入込		排出空車						
	計画	実績	割合	計画	実績	割合	計画	実績	前年実績	計画	実績	前年実績	計画	実績	前年実績	計画	実績	前年実績	計画	実績	前年実績	計画	実績	割合	計画	実績	割合				
東局	10	22,300	21,070	94	18,500	17,271	93	57,200	54,413	47,774	95	109	4,400	4,111	7,688	73	111	12,000	12,24	24	237	238	24.0	100	117	720	770	105	513	432	85
	11	22,000	21,373	97	18,300	17,475	95	57,640	56,472	47,761	98	113	4,400	4,244	7,674	76	115	12,100	12,31	21	240	243	20.5	101	117	720	705	97	504	445	87
	12	22,050	22,753	103	18,300	18,620	102	57,400	57,347	52,075	97	114	4,500	4,295	7,741	75	115	12,200	12,35	15	246	221	20.5	94	113	750	692	92	372	300	92
	計	22,117	21,742	98	18,357	17,787	97	58,080	56,077	47,883	97	112	4,433	4,217	7,707	75	114	12,100	12,27	19	241	237	20.3	98	117	737	722	98	630	557	89
石局	10	10,100	10,572	105	7,100	7,164	101	40,070	40,555	34,116	101	117	2,200	2,704	2,377	97	113	14,300	15,00	70	374	377	37.3	76	101	600	554	92	160	148	93
	11	10,250	10,224	100	7,200	7,158	99	41,200	42,073	34,137	104	123	2,300	2,816	2,377	101	117	14,400	14,94	54	387	373	37.4	101	100	600	552	92	106	105	100
	12	10,200	10,424	102	7,250	7,254	100	40,600	41,480	33,230	102	125	2,300	2,849	2,327	102	122	14,500	14,55	05	386	373	37.4	102	105	570	577	101	207	193	92
	計	10,183	10,413	102	7,183	7,172	100	40,613	41,369	33,228	102	122	2,300	2,790	2,374	100	113	14,500	14,77	127	370	370	37.0	91	102	570	558	96	153	149	94
大京局	10	11,300	12,654	107	8,450	7,088	108	42,900	38,543	35,132	90	110	3,300	2,979	2,756	97	107	13,000	12,35	15	371	330	32.2	84	102	230	234	84	435	436	27
	11	11,300	12,687	108	8,500	7,245	107	41,200	38,710	32,888	94	115	3,270	2,975	2,651	92	113	12,600	12,77	37	375	32.0	31.6	84	103	230	248	31	575	475	83
	12	11,700	12,168	102	8,600	8,537	100	42,240	42,018	34,630	97	121	3,300	3,150	2,667	95	118	12,300	12,34	54	374	36.7	32.2	96	114	230	240	86	447	548	95
	計	11,333	12,503	106	8,517	8,793	105	42,113	37,824	34,207	95	115	3,290	3,048	2,672	93	113	12,300	12,07	27	376	37.0	32.0	85	106	230	241	86	512	426	83
阪局	10	6,600	6,236	94	4,150	3,681	89	27,060	24,374	19,905	90	123	2,050	1,777	1,514	87	117	13,200	13,23	53	474	423	40.1	92	120	115	76	66			
	11	6,650	6,307	95	4,200	4,027	96	27,060	25,317	19,784	94	128	2,050	1,821	1,518	87	120	13,200	13,22	70	478	42.4	41.1	92	110	115	78	70			
	12	6,650	5,732	86	4,300	3,235	76	27,270	24,868	20,011	91	124	2,050	1,752	1,437	85	118	13,300	14,17	87	477	53.3	44.3	112	127	100	88	88			
	計	6,633	6,092	92	4,217	3,664	87	27,130	24,860	19,900	92	125	2,050	1,733	1,507	87	118	13,233	13,75	72	476	42.7	40.8	100	117	110	81	74			
四局	10	1,300	1,401	108	1,000	1,053	105	7,300	6,640	5,715	77	116	570	548	467	96	117	12,300	12,12	63	570	52.6	45.4	87	111	5	4	30			
	11	1,400	1,332	95	1,050	1,030	98	7,500	6,657	5,477	87	122	600	524	444	87	118	12,500	12,70	20	571	48.7	50.1	87	100	5	2	40			
	12	1,350	1,262	93	1,050	962	92	7,500	6,163	5,338	82	115	600	472	428	82	115	12,500	12,53	03	571	51.2	42.8	90	105	5	2	40			
	計	1,350	1,332	97	1,033	1,025	99	7,433	6,487	5,511	87	118	570	521	447	88	117	12,600	12,45	15	570	50.8	42.7	87	106	5	3	60			

(其、二)

類別	總現在車			運用現在車			發送乘客數					使用車					乘車效率			運用效率			社線入込			排出空車					
	計画	実績	割合	計画	実績	割合	計画	実績	前年実績	計画前年	前年対比	計画	実績	前年実績	計画前年	前年対比	計画	実績	前年実績	計画前年	前年対比	計画	実績	割合	計画	実績	割合	計画	実績	割合	
門	10	14750	15267	104	13400	13736	104	68160	70302	57500	103	122	4800	3927	4025	103	124	1420	1427	107	25.3	25.4	20.2	99	118	150	145	97			
	11	15250	15771	103	13700	14437	112	19630	22544	56884	104	126	4900	5053	3968	103	127	1420	1436	106	25.2	24.7	29.4	97	119	155	145	94			
	12	16350	16605	102	15100	15104	100	74550	75057	57396	101	126	5250	5215	4111	99	127	1420	1437	117	24.8	24.5	30.1	97	115	150	136	91			
	計	15450	15881	103	14133	14512	103	50763	72634	57927	102	125	4838	5065	4035	102	126	1420	1434	114	25.3	24.9	29.3	97	117	152	142	92			
高	10	7200	7525	75	5200	4570	88	30100	26212	22484	86	117	2250	1363	1603	82	115	1360	1465	117	42.3	40.5	39.0	94	104	160	109	68			
	11	7200	7507	76	5200	4698	90	30140	28276	23205	95	121	2200	2065	1751	94	118	1370	1274	124	42.3	44.1	29.4	104	150	160	119	75			
	12	7200	7021	102	5200	5058	97	30360	28526	16003	74	171	2200	2076	1213	94	171	1330	1377	103	42.3	41.0	26.3	97	156	150	114	76			
	計	7200	7551	76	5200	4768	91	30717	27366	20731	92	134	2217	1388	1522	90	131	1370	1374	124	42.6	41.7	34.6	92	121	157	114	78			
山	10	2250	2236	100	5350	5225	98	27200	24474	18185	72	118	2000	1543	1330	77	116	1360	1372	102	37.4	39.5	22.6	97	131	105	92	68			
	11	2700	2738	101	5400	5233	97	29600	27938	19948	87	133	2000	1772	1547	87	127	1380	1372	102	37.0	32.3	19.6	97	157	105	87	82	21	14	67
	12	2700	2544	75	5400	4371	71	22290	26562	15112	94	175	2050	1822	1126	92	167	1330	1411	103	32.0	38.5	17.1	101	205	105	81	84	10	7	70
	計	2700	2717	97	5383	5133	95	24677	24225	17107	83	142	2017	1717	1268	85	135	1373	1415	102	37.5	33.5	17.7	89	170	105	82	78	11	7	64
川	10	10200	10353	104	8750	9157	105	50420	54226	44540	76	122	2050	2002	2611	98	115	1350	1206	104	34.8	32.7	32.4	94	101	300	290	90			
	11	10000	10114	102	8750	9027	103	44450	54427	40207	76	125	2050	2016	2314	97	120	1350	1305	104	34.8	33.4	28.7	96	116	290	211	90			
	12	9500	7331	104	8750	2732	116	47190	47777	26502	106	130	2050	2225	1425	107	133	1350	1201	107	30.7	31.7	18.7	102	112	290	271	53			
	計	7432	10144	103	8750	8721	105	52540	52877	57108	97	142	2233	2231	2120	102	138	1350	1305	104	32.0	32.6	26.1	97	122	333	367	91			
谷	10	2250	2227	102	2670	2610	99	23330	23677	22942	94	117	2220	2344	2076	93	115	1415	1425	102	21.3	25.3	22.5	93	112	244	224	91	118	1016	88
	11	2250	2242	100	2670	2621	100	2747	2347	21297	78	124	2220	2426	2034	76	121	1415	1437	102	27.2	26.2	22.2	96	117	244	219	90	1226	1059	86
	12	2700	4200	111	2670	2650	78	351370	352052	260457	97	135	2300	2443	12537	97	132	1415	1430	102	27.0	25.9	20.5	96	126	340	228	93	1573	1348	85
	計	73100	72547	100	7617	7637	98	27247	245978	276623	97	125	25263	24072	17593	95	122	1415	1437	102	27.1	25.7	21.7	95	118	244	220	91	1311	1141	87

運輸省

(四)配車通信整備、活用要管理指定の責務

通信技術系による整備は二十三年度初頭以來一億三千万電輸送元遂に奇與すべく遂次行われていたのであるが、本運動期間に入ると同時に、指定管理の一部を除いては飛躍的に整備程度は向上したが、特に指令電話に至つては略戦前の状態又はそれ以上に整備された。しかし通信全般としては銅線の入手困難、新設につきO.T.Sの設置が容易に得られぬ爲、主として電話器具の増備、保修に重點が置かれたので、通信容量は大いには増加して居らない。これを補うためには必要通信を確保すべく通信の運用統制を要するが、通信運用系の貨車輸送に對する理解は第一次貨車生み出し運動以來非常に深まつて、特に本運動において貨物補給電話の優先確保思想の昂扬されたことは、報告中にあるように、配車専用線の特別養成、直通調整部の統制強化、通信運用員に對する貨物輸送の重要認識指導、貨物補給優先通信の増大に表われている。貨車報、貨車通話が各管理部長本運動期間前に比して二割—十割増加したのは以上の事情を如實に表している。配車系の配車通信の活用方についてはこれが活用による集配密化に對し反省と一層深い關心を示した跡を認める事が出来、貨車運用効率向上の重大な原因をなしているものと認められる。特に管理部長配車において貨報蒐集時間の短縮されたその時間だけ現車集配を徹底する事が出来たのは重大な意義がある。

以上本運動は通信技術、運用、配車三者間相互の立場につき理解を深め、協力の實を

裏面白紙

1億3000万超突破運動期間（1977年）高別貨物運輸概況（業種別配分率）

24. 7.

種別 高別	現在在車			運用現在車			今年送込数			使用車			積載効率			運用効率			社線入込		排出車										
	計画	実績	割合	計画	実績	割合	数	実績	前年度比	計画	実績	前年度比	計画	実績	前年度比	計画	実績	前年度比	計画	実績	割合	計画	実績	割合							
	計画	実績	割合	計画	実績	割合	数	実績	前年度比	計画	実績	前年度比	計画	実績	前年度比	計画	実績	前年度比	計画	実績	割合	計画	実績	割合							
東 海	2	22,350	22,232	99	18,400	18,500	101	58,090	61,958	49,070	107	126	4,800	4,594	3,687	104	125	1,320	1,439	29	239	220	20.1	104	123	700	693	100	844	791	92
	3	22,400	22,618	101	18,650	18,925	101	62,040	63,892	49,767	103	128	4,700	4,723	3,713	100	127	1,320	1,323	33	257	250	19.7	97	127	700	707	101	676	626	93
	計	22,375	22,425	100	18,525	18,712	101	60,060	62,925	49,398	105	127	4,550	4,658	3,700	102	126	1,320	1,551	31	245	249	19.9	101	125	700	700	100	770	705	92
名 南	2	10,270	10,371	101	7,300	7,337	101	39,330	38,848	33,063	97	117	2,750	2,796	2,326	102	120	1,430	1,389	31	377	381	39.2	101	97	530	512	105	167	179	107
	3	10,250	10,569	103	7,350	7,550	103	42,000	40,922	34,164	97	120	3,000	2,946	2,406	98	122	1,400	1,329	11	408	370	39.0	96	100	550	514	115	178	183	92
	計	10,260	10,470	102	7,275	7,447	102	40,665	39,885	33,583	98	119	2,875	2,871	2,366	100	121	1,415	1,389	25	395	386	39.1	98	97	540	595	110	163	181	79
大 阪	2	12,150	12,019	99	8,950	8,531	96	42,250	37,258	32,598	93	120	3,250	3,452	2,553	94	120	1,300	1,285	10	367	328	30.5	92	119	280	240	86	316	329	104
	3	12,050	12,184	101	8,750	8,945	102	43,550	40,887	33,398	94	122	3,350	3,190	2,521	95	124	1,300	1,286	10	323	357	31.4	93	124	280	242	86	410	355	87
	計	12,100	12,101	100	8,800	8,738	99	42,900	40,072	32,998	93	122	3,300	3,121	2,567	95	122	1,300	1,284	10	375	357	30.9	95	115	280	241	86	363	342	94
石 川	2	6,550	7,109	109	4,200	4,414	105	26,600	24,999	20,495	94	122	1,970	1,816	1,520	92	119	1,350	1,377	27	465	411	44.6	92	92	90	77	86			
	3	6,550	6,344	104	4,150	4,021	97	27,400	27,173	17,849	99	137	2,000	1,932	1,518	97	127	1,370	1,405	36	425	480	45.7	100	105	100	81	83	20	20	100
	計	6,550	6,976	106	4,175	4,217	101	27,000	26,086	20,172	97	129	1,985	1,874	1,522	95	123	1,360	1,392	32	475	445	45.1	94	99	95	80	85			
四 国	2	1,350	1,288	95	1,050	1,003	96	6,680	6,484	5,385	97	120	530	528	428	100	123	1,260	1,228	33	305	326	51.6	104	102	5	2	40			
	3	1,450	1,465	101	1,100	1,111	101	7,620	7,338	4,607	96	159	600	603	361	101	167	1,270	1,217	37	385	343	37.5	99	145	5	2	40			
	計	1,400	1,376	98	1,075	1,057	98	7,150	6,911	4,996	97	138	665	566	392	100	143	1,265	1,221	34	325	335	44.6	102	120	5	2	40			
門 司	2	16,400	16,934	103	15,000	15,476	103	72,420	75,698	65,288	105	116	5,100	5,203	4,501	102	116	1,420	1,455	35	340	336	32.2	99	104	150	141	94			
	3	16,600	16,837	101	15,200	15,309	101	77,220	82,010	63,920	105	128	5,400	5,621	4,377	104	128	1,470	1,459	39	355	367	31.7	103	116	150	142	94			
	計	16,500	16,885	102	15,100	15,392	102	74,820	78,854	64,604	105	122	5,250	5,412	4,439	103	122	1,425	1,457	32	348	352	31.9	101	110	150	142	94			
新 西	2	7,600	7,220	95	4,900	4,686	96	26,220	22,786	19,754	87	115	1,900	1,726	1,857	91	119	1,380	1,345	35	388	368	34.7	95	106	110	86	70			
	3	7,250	6,936	96	4,700	4,458	95	26,030	23,216	21,356	89	109	1,900	1,718	1,977	90	109	1,370	1,351	19	404	385	36.7	95	105	105	82	78			
	計	7,425	7,078	95	4,800	4,572	95	26,125	23,001	20,555	92	112	1,900	1,722	1,517	91	114	1,375	1,336	37	396	377	35.7	95	106	108	84	78			
他 島	2	8,030	7,748	96	5,400	4,972	92	28,980	26,665	19,493	92	137	2,100	1,859	1,441	89	129	1,380	1,434	54	389	374	24.5	96	153	100	88	88			
	3	8,050	6,909	86	5,450	4,473	82	29,880	25,921	20,831	87	128	2,150	1,818	1,524	85	119	1,390	1,426	36	394	406	23.6	103	158	100	84	84			
	計	8,040	7,328	91	5,425	4,722	87	29,430	26,293	20,152	89	130	2,125	1,838	1,482	90	124	1,385	1,437	52	392	389	25.1	99	155	100	86	86			
和 南	2	9,800	9,970	102	8,550	8,933	104	48,500	46,574	34,479	96	135	2,650	2,719	1,879	103	145	1,830	1,713	117	310	304	22.9	98	133	280	326	116			
	3	10,000	10,484	105	8,750	9,396	107	58,380	49,689	40,948	85	121	3,280	2,801	2,211	85	127	1,780	1,714	66	375	298	26.8	80	111	370	376	102	70	65	94
	計	9,900	10,227	104	8,650	9,164	106	53,440	48,131	37,713	90	128	2,965	2,760	2,045	93	125	1,805	1,714	61	343	302	24.9	88	121	325	351	108			
計	2	94,500	94,891	100	73,650	73,862	100	347,060	343,270	279,565	98	123	24,650	22,293	19,798	99	123	14,416	14,113	103	261	255	21.9	98	117	2,245	2,206	98			
	3	94,600	94,846	100	74,100	74,196	100	374,120	361,048	288,780	97	125	26,380	25,352	20,288	96	125	14,418	14,244	106	279	267	22.3	96	119	2,360	2,352	100			
	計	94,550	94,868	100	73,875	74,024	100	361,590	352,159	284,172	98	124	25,515	24,822	20,033	97	124	14,417	14,233	106	270	262	22.1	97	118	2,303	2,279	99			

運 輸 省

○ 運輸大臣表彰

○ 鉄道局長

廣島鉄道局

門司鉄道局

札幌鉄道局

東京鉄道局

名古屋鉄道局

新潟鉄道局

○ 管内

官場部

現業

八王子官場部、高崎官場部

由緒部、高崎信託区、茅ヶ崎信託区、高崎駅、両国駅

大宮駅、新橋見(株)、新橋通信区、横浜通信区

六 運輸大臣、鉄道局長表彰

以上各種進捗にしてその業績特に優秀なものに対し既に運輸大臣、鉄道局長表彰を
なしたものは次のとおりである。

裏面白紙

省 輸 運

○ 名 鉄 官 内

栃木縣北通運株式会社、栃木縣木村林産組合連合会、高崎管理部小運送業組
 台、川崎地区陸上輸送協同会、日本通運株式会社品川支店、同秋葉原支店、
 同横浜支店、同河國支店、同高崎支店、同宇都宮支店、同兩田川支店、東河
 毛通運足利支店

○ 大 鉄 官 内

現 業

静岡管理部、金沢管理部、名古屋管理部
 浜松支店(古桑稻荷町)、清水支店(古清水港、清水埠頭)、宿沢支店、宿沢磯岡
 支店、宿沢磯岡支店、名古屋電務区
 日本通運株式会社名古屋支店、遠州鉄道株式会社、静岡管理部管内小運送組
 合、西濃鉄道株式会社、日本通運株式会社浜松支店、岐阜支店、富山支店

○ 大 鉄 官 内

現 業

松阪管理部、天王寺管理部
 神戸港支店、姫路支店、吹出(線)、王寺支店、九か取支店、吹田磯岡区、吹出磯岡
 区、大阪電務区、大阪電力区、天王寺通信区
 日本通運株式会社船場支店、松江支店、中野橋營業所、淀川支店、堺港海陸
 通運株式会社、日本通運株式会社豊岡支店

○ 廣 鉄 官 内

官 理 部

岡山官理部、廣島官理部、下関官理部

裏面白紙

運輸省

現業 部外団体

廣島駅、横川駅、下関駅、岡山駅、下関検車区、廣島電務区
日本通運仁斐支店、横川營業所、同廣敷支店、同石見江津支店、笠岡支店、同
廣島支店、備後通運尾道支店、日本通運岡山支店、同下関支店、已斐支店、
徳山曾運株式会社

○四鉄管内

管理部

徳島管理部、高知官煤部

現業

佐古駅、高知駅

部外団体

日本通運尚松支店、徳島通運佐古營業所

○門鉄管内

管理部

熊本管理部、鹿兒島管理部、小倉管理部、島才管理部

現業

島才駅、戸畑駅、門司駅（吉桑橋側）、鹿兒島駅、直方機関区、人吉駅、
門司検車区、人吉検車区

部外団体

三井鉱山二池港務所、三菱化成熱崎工場、大正礦業所、三菱新入炭坑、西森
大連送休式会社、日本通運戸畑支店、貝島炭礦株式会社、大浦鉱業所、日本通
運鹿兒島支店、同百崎支店、同大分支店、同門司港支店

○新局管内

管理部

山形管理部、長野管理部

裏面白紙

運 輸 省

現業
部外団体

東新橋港駅、長岡磯里区、坂町駅（含集結旬間）山形駅、新津工機部
海陸通運株式会社、東北振興株式会社、大日本セルロイド株式会社、親不
工務、信越化学株式会社、親不知工場、日本通運山形支店、同新津支店鹿瀬
薬所、同木沢支店不沢営業所、同松本支店、同羽後本庄支店、羽後平沢營
所、同高田支店無井営業所、同大館支店早口営業所、長岡支店長岡営業所、

○仙鉄管内

管理部

現業

部外団体

仙台管理部
釜石磯里区、仙島磯里区、長町駅、郡山駅（含集結旬間）、青森電力区、
ノ内保線区、
松尾磯里支店、日本通運大河原支店、日本通運仙台支店、同盛岡支店、
同福島支店、同青森支店

○私鉄管内

管理部

現業

部外団体

札幌管理部、室蘭管理部、釧路管理部
若見沢駅、旭川磯里区、名寄磯里区、小樽築港駅、五里よりかく駅、帯広
五里よりかく磯里区、小樽築港磯里区
日本通運帯広支店、同長岡支店、同釧路支店

裏面白紙

省 輸 運

- 鐵道總局長官表彰
- 東鉄管内 足利駅、秋葉原駅、駒崎探車場、大井工機部、小山機関区、八王子飯庫区、宇都宮通信区、國府津通信区
- 名鉄管内 伏木駅、名古屋通信区、金沢通信区、浜松車掌区
- 大鉄管内 龜山駅、大阪無線区、神戸建築区
- 廣鉄管内 石見益田駅、柳井機関区、岡山通信区、廣島電力区
- 四鉄管内 坂出駅、宇和島機関区、松山検査区、松山電力区、第一字高丸
- 門鉄管内 大分駅、長崎駅、吉松機関区、竹下検査区、大分検査区、小倉電務区、門司通信区、門司電力区、早岐保線区、鳥才車掌区、大分通信区
- 新鉄管内 羽後平沢駅、坂町機関区、長野検査区、経理部沼垂用品庫
- 仙鉄管内 水沢駅、盛岡機関区、郡山検査区
- 札鉄管内 福川駅、室蘭通信区、釧路工機部

裏面白紙

省 輸 運

七、運輸大臣感謝の辞

鉄道貨物輸送力増強運動の終了に際して

昭和二十二年度の生産計画に即應して決定された一億三千万トンを目標とする鉄道貨物輸送力増強運動は、関係各員の異常な奮闘のうちに昨日をもつて終了した。

顧みれば昨年度内は風水被害その他諸種の悪条件があつたにもかゝらず直接運送業務に當る者の努力と関係各方面の助力を得てよくこれを克服し我が國鉄の能率的運営に驚異的な成果を發揮し、年度実績は一億二千九百五十万トン以上に達し、目標に対しはとんど一〇〇%を達成し前年に比較して実に一割六分の大増進を収めることが出来た。日本再建途上精神的に物質的に幾多の困難が介在すなか、この好成績とかがり付たことは天に内外に誇り誇る立派なものであることを確信しここに諸君の労苦に對して心から謝意と敬意を表すると共に深く喜びを感ずるものである。

この一億三千万トン輸送の達成が日本経済の復興に貢献したことは多大なるものがありこれを契機として戦時以來つゞけて来た統制輸送を廃止し、自由輸送態勢に轉換することかできるまでになつたことは、今使の身兼経済國民生活にとつて大きな明るさを加へたものといふべきである。

即我國有鉄道に於いては本年度の輸送目標を一億四千万トンと定め、年度その目的達成

運輸省

を期して進むことになつたのであるが、このときに於いて諸君はさきの運動から得た貴重な経験と教訓を生かして邦家存興の爲新たな工夫と精進を續けられんことを希望してやまなむ。

昭和二十四年四月一日

運輸大臣 大 座 普 三

裏面白紙

運 輸 省

第二 門司鉄道局の功績

代表者 鉄道局長 貨物関係駅数 其の他の業務機関 関係職員数 營業 杆 標準現在車 標準使用車 二十三年度責任輸送目標 二十三年度輸送実績	片 岡 義 信 五九八駅 二三二ヶ所 三九一五一名 二六六九杆 一六〇〇〇車 五〇〇〇車 二四九一五二千屯 二五三〇四九千屯
---	--

裏面白紙

省 輸 運

二十三年度の石灰生産三六〇〇万屯の九州設計圖は一九二二万屯で総生産計画の五三
%強を占め、前半生産実績に対し二割一分の増産命令であつたが、これが生産を確保
するには、鉄道増産が義務とならなければ不可能であるので、如何にしてかかる急増
する石灰増産に対応するかが鉄道増産としては大きな課題となつたのである。これに
加えて北九州地区の化学工業の復興も目覚ましく、南九州の甚大なる林産資源の滞貨
と併せて、九州一門を國內とする門司鉄道局は平成初頭から甚大な増産難に追い込ま
れたのである。特に北九州地方は工業盛況に支配されて、鉄道従業員の勤務甚だしく
この間において増産力の増強をはかることは極めて困難であつたが、これをよく克服
して、一億三千万屯増産において門司鉄道局に割当てられた平成当初の日二四七一万
屯に対し、その他他局の成績不振による送り不足の挽回を唱ぜられて、更に二千万屯
以上の増産割当となり、これをよく引受けて上記述べた如く完全にこれを突破した
責任感の旺盛さは敢高敏の賞讃に値するものである。特に鉄道局及管理部の直接輸
送司令を担当している関係者は自發的に一億三千万屯突破の増産起運動を展開し、旅
費不足のためには手弁当を以て管内を指導し、長崎佐賀神下の大水害に対しては全

省 輸 運

く晝夜兼行の復旧作業を敢行して、輸送力の維持向上に努めたのは特筆すべきことである。

労働状況及水害等による上半期の不振を下半期において逐次挽回し、遂に年度二五三〇万五〇〇〇屯の好成績を収め、増加目標に対しても三九〇万屯上廻り、前年度に対しては一〇一〇〇〇、目標に対しては一〇二〇〇〇の増進をあげることか出来たのである。

この結果門司駅直下の半度当初の駅頭在貨五三万屯は年度末において十三万屯に減少し、所によつては在貨迫満の弊すら無く減になりました。半度の輸送状況としては

第一、四半期

五、六、七、の三ヶ月を貨車生み出し運動として指定されるや、門局においてはこれが達成のために、前年度に比較して運出効率を七〇増、貨車着發停留時間並びに中継時間二割短縮を目標として強力に増進運動を展開し、炭價の問題、炭坑ストのため石炭の輸送実績は思はしくなかつたか、一般貨物を増送し対計画一〇二〇対前

第一、四半期

省 輸 運

七月は貞車土み田し運働の竣終日であつたが、例年にならぬ長期の梅雨と機関車乗務員の果敢欠勤によつて輸送成績は急激に低下した。八月、九月と漸次回復しつつあつた天元、長崎佐賀線が大風水害に見舞はれ線路不通箇所続出し、局管内全体の輸送に大きな影響を及ぼし対前半一一四多という芳はしくない成績に終り、責任目標元送送上に大きな暗影を投じた。

第三、四半期

一億二千万吨元送に対する要請は漸く強烈となり、上半期の送り不足を挽回するたために第三、四半期を第二次貨車生み出し運働として第一次運働の経費を生かして強力に展開した。十月は好天に恵まれ輸送能力は大いにあかり、十二月は炭坑スト海員ストが引続き下旬は連日悪天候であつたが、貨物増送に対する熱意はこれ等の悪条件を克服して次々に記録を更新し、対前半一二五多計画対二〇二一七多という驚異的な成績を収め、上半期の送り不足を一挙に挽回し同四千万吨を上廻ることが出来た。

第四、四半期

裏面白紙

省 輸 運

一月は恐大沢の運送と正月休みのため成績は極めて不振で、十五万屯の送り不足を
主じ、日米運成が再び危ぶまれるに至つたもので二、三月は本省の突破運動に呼應
し強月に満足したが三月はまた海員ストがあり石炭輸送に大支障を及ぼした、しか
し福智も福月を結果して貨物増送に最後の努力を傾注し、遂に前年一一七%対計
画一〇一%の好成绩を収めた。

即ちト半期に於いて実績一三七七万屯をあげ前年一二二%対計画一〇二%を収め
て、平成官町において、二五三〇万屯目標に対し三八八万屯(二%)を前年に対し実
に一副九分増送し省全体で一億二千九百五十一万屯の増送をあげる最大の中心力と
なつたのである。

この増送月の躍進にあつて減少した門内内の年度初めからの在貨の推移を示せば次
の如きものである。

門司鉄道局管内各線在貨の推移

月 別	在貨屯數	傾 數
二十三年四月末	五三七、七〇〇屯	一〇〇

運輸省

尙書理邸以下規乘機請の努力したものの中壬なるものを痛記すれば次の如きものがある

二十三年六月末	四四九、一〇〇	八四
八月末	二八八、一〇〇	五四
十月末	三二一、四〇〇	八〇
十二月末	一五〇、七〇〇	二八
二十四年一月末	一九七、八〇〇	三七
三月末	一三九、五〇〇	二六

裏面白紙

省 輸 運

○鹿兒島管理部

一 概 要

當管理部は「次列車連結主義」を第二次貨車生み出し運動の目標としこの目標達成のためのあらゆる努力を集中した。

1. 停留時間短縮のため強力に荷役・小運送力を強化し特に夜間荷役の強行を徹底的に督励した。

2. この督励の一環として管理部長現場巡視の際「貨車遊泊理由調」の調査を當務駅長に手交しこれを管理部長務課長宛報告せしめ一車一車の動靜に關心と注意を促し非常な成績を収めた。

3. 管理部及び現場で陸路打掛推進班を編成し強力に現地措置を講じた。

4. 不定期及び臨貨運轉手配については機関車間合を最高度に活用し極めて積極的な列車運轉をなした。

5. 臨時入換、臨時連結回數について抜群の成績をあげた。

6. 毎日部報に成績並びに現場の事情を赤條々に発表し現場の啓蒙と督励に特段の措置を講じた。

ニ 成績概要

運 輸 省

イ、発送應数（一月十二月）

計	二八七、九千噸
実績	三二八、三千噸

対計	一一四%
対前年	一四五%

ロ、運用効率

本年

前年

向上

一月	四五、三
二月	四七、四
三月	三九、三

一月	四〇、三
二月	三六、四
三月	三三、三

一月	五〇
二月	一一、〇
三月	六、〇

ハ、停留時間

從來管内第一の成績であつたか更に次の通り短縮した。

本年

前年

短縮

一月	一九、八
二月	一六、九
三月	一八、六

一月	二一、一
二月	二四、二
三月	二五、四

一月	一、三
二月	七、三
三月	六、八

ニ、列車遅延

裏面白紙

省 輸 運

飯定軒対天候

一〇月

一〇七%

十一月

一一四%

十二月

一〇七%

ホ、省用炭末卸車縮減

機関区炭末卸車解消に努力し従来六〇車の末卸車を平均二三車まで圧縮した。

ハ、貨車検査関係

仕立修繕貨車の掘削合理化及び修繕能率向上により

第一次貨車生み出し運動 一、五〇〇両生み出し

第二次 二、八七八

○小倉管理部

一、概要

門鉄全体の五四%を占める富管理部の成績は門鉄の成績を左右する絶対的地位にある。特に下期に於ける石炭大増産に対処して富管理部輸送成績の如何は國家重要産業の消長に直接を關連を持ち従つて特殊の使命を持つことも富管理部の使命である。この重大使命に對應し富管理部現場その他部外關係機關と一体となり終始

裏面白紙

省 輸 運

目標達成に努力した結果其の間に炭坑の液状スト及び十二月においては二十日間に亘る海員ストそれに期へ本土教済石炭緊急輸送に即應しよくこれを完遂したことは管理部長以下総力をあげて一億三千万噸輸送の爲盡した献身的努力の結果である。

ニ実施事項

1. 推進委員会の活発なる開催、官運部内各課長の協力要請
2. 貨物係員定例打合せ開催、兵糧備付と推進方法の具体的樹立
3. 貨物車号主任会議定例打合せ開催
4. 一般貨物は勿論、従来不可能とされた炭坑の休祭日平均作業実施、貨車運用促進上大なる成果である。
5. 石炭積込作業の改善による列車折返運轉実施
6. 港湾荷役力増強
7. 機関車間合利用の最高度完備
8. 門操、直方等重要駅の中継時間短縮
9. 門操小 中継強化体制の確立
10. 貨車檢修能率の向上により第一次運動二三、八〇〇両の生み出しのものが第二次に於いては三三、〇〇〇両の生み出しをなした。

省 輸 運

実績の概要（十月―十二月）

イ、発送地数

計	三、六二七、七千通
実績	三、七一三、八〇

対前年	一〇二%（八六、一千増）
対前年	一二六%

ロ、運用効率

一〇月	本年	二九、一	前年	二四、五	同上
一〇月	本年	三八、一	前年	三四、七	四、六
一二月	本年	二七、五	前年	二五、三	三、四
一二月	本年	二七、五	前年	二五、三	二、三

ハ、停留時間

一〇月	本年	一八、〇	前年	二三、一	短縮時間	五、一
一〇月	本年	一九、三	前年	二二、三	短縮時間	三、一
一二月	本年	一八、六	前年	二二、一	短縮時間	四、五

裏面白紙

省 輸 運

二、列車種機回車増配困難なる手前下において機関車の間合使用につとめ次の通り実績を挙げている。

一〇月	一〇〇%
十一月	一〇三%
十二月	一〇七%

ホ、主要並立駅中継時間

門券貨車一時間程度のものか七―八時間までになった
直方貨車 四時間のものか三、二時間までになった

○島守管理部

★概 要

第二次貨車生み出し運動の目標を貨車停留、中継時間を第一次運動期間実績の二割短縮、運用効率二割向上におき凡ゆる施策をこの目標達成に集中努力した。

ニ実施事項

一、目標達成のため部内的には管理部内運搬送完遂委員会の結成、現場長会議、貨物車号掛主任会議、機関区、車掌区、飯車区会議を数回に亘り開催し趣旨徹底と具体的方策について協議し部外に対しては輸送協力会を活発に開催し特段の協力と具体的

裏面白紙

運輸省

協力事項を議決した。

専用線に対しては個別に打合会を先き第一回運動成績を更に上廻る効果を描きこれが達成を期した。

2. 輸送完了委員会において指示実施した主要事項

イ、司令電話保修技術員の常駐

ロ、管理部長官と鳥羽駅管内本部、車号本部取車連車号間の直通電話の新設

ハ、鳥羽駅管内空車収容線の突貫工事竣工

ニ、鳥羽駅管内保安設備の確保

3. 推進班の結成

貨物、運行、機関車、客貨車係長を班長とし担当線区を定めて現地推進を協力に実施した。

4. 配車司令者にして月間最良運用効率向上者に褒賞実施、これにより意欲の向上を現車乗配の徹底と適切な臨時貨物列車手配等により運用効率の向上に寄与した。

5. 貨車停留中紙時間短縮を處る鳥羽車庫手出し運動（第一回）の実績の二割短縮を目標として駅別に標準時間を改訂した。

6. 毎日輸送概況を部報で発表すると共に情報発行し志気の昂揚に努めた。

裏面白紙

運 輸 省

実績概況

1、発送地数(十月—十二月)

計	一、一〇三、四千處
天	一、一二二、八千處
対前年	一一一%
対前年	一一七%

口、運用効率

一〇月	本年	三三、三	前年	二六、三	向上
十一月		三三、五		二六、一	七、四
十二月		三三、九		二七、六	六、三

ハ、停留時間

一〇月	本年	一八、〇	前年	二二、三	短縮時間
十一月		一九、一		二二、三	三、二
十二月		一八、六		二三、一	四、五

裏面白紙

省 輸 運

二、中継時間 局 寸 数

前年同期一七一―一八時間のものか第一次運動の際十二時間、第二次において
は十月一〇、八時間、十一月一〇、三時間、十二月九、六時間に短縮した
本、列車走行行

設定杆対実績

一〇月	一〇一%
一一月	一〇五%
一二月	九七%

へ、貨車檢修上に於ける生み出し車数

第一次	四、〇九〇両
第二次	一五、八一〇

○長崎官理部

一、概 要

九月上旬の未曾有の暴風水害により各線区共甚だしく輸送障害を蒙つたが施設の
復旧に全力を注ぎこれが復旧と併せて第二次貨車生み出し運動の強力な推進に努
めた。

裏面白紙

省 輸 運

ニ実施事項

1. 部外に対し協力要請状を印刷、紋荷主、出貨機関に発送した
 2. 北松炭坑地区の休祭日出炭休業を是正する爲に陸上輸送協力会の活用と炭坑別に個別交渉をなし設備の能力に感して平均出炭を原則とすることに協定し飛躍的成績を挙げた

3. 一般貨物について「貨物の休祭日何枚、小運送作業をしない荷主請」の督励状を発送し、平均出炭、荷役体制の確立に飛躍的業績を挙げた。

4. 列車運轉手配については機関車間合を活用し、補機の利用、臨貨の設定等特段の措置を講行し成果を収めた。

ニ成績概要

イ、発送總数(十月—十二月)

計	函	六、一八、八千通
共	額	六、五九、五千通
対計	対前	一〇六%
対前	年	一二七%

ロ、運用効率

裏面白紙

運 輸 省

ハ、停留時間		ニ、列車走行杆		本、貨車検査能力向上	
本年	前年	本年	前年	本年	前年
一〇月	三九、六	一〇月	一〇一%	一〇月	一〇一%
十一月	四二、〇	十一月	一〇〇%	十一月	一〇〇%
十二月	三八、六	十二月	一〇二%	十二月	一〇二%
平均	三三、九	平均	一〇一%	平均	一〇一%
短縮時間	九、四	短縮時間	六、五	短縮時間	六、五
同上	四、七	同上	八、二	同上	八、二
		同上	五、九	同上	五、九

本、貨車検査能力向上
 第一次四、九五〇両、第二次五、九六〇両の貨車を生み出している。

裏面白紙

省 輸 運

○現業各業務機関 一鳥す駅の概要

(1) 停留時間及中継時間実績は第二号の通りであるが、本期間中之が短縮の方策として次の事項を実施した。

(イ) 構内作業能率向上の爲車号主任、運轉掛は陣頭指揮に當ると共に常時徹夜勤務を取行又構内幹部の配置轉換即ち従来の組成監督操車掛を坂阜に或は組成の経験深い坂阜監督運轉掛を組成監督に配置し作業能率の昂上を期した。

(ロ) 続積の連絡を業務にし入換の強化を計ると共に車号掛は各列車毎に從來より二〇分早目に出発し列車組成計画の万全を期し計画阻害による列車牽引不足の防止に努め強力中継時間の短縮を期した。

(ハ) 目駅到着車は從來十八時迄荷役を実施していたが本運動実施に伴り二十時迄延長し強力牽引車の解消に努めた。

(ニ) 従来省用品積貨車の荷卸不振に鑑み省用貨物の到着に際しては荷受個所、積積の進捗を助行し取卸場所の選定を早目に受け差入の迅速に依る荷役の促進を期した。

(ホ) 貨物線の入換は從來一〇時一八時の二回であつたが二〇時に臨時入換を実施し荷卸の促進を計つた

運 輸 省

坂阜降車数表

種別	7	8	9	10	11	12
一日平均	1166	1297	1277	1445	1487	1570
最 高	1406	1495	1432	1618	1614	1764
最 低	98	1120	915	1197	1262	1311

貨車停留時間表

月別	雜 貨 車				石 炭 車			
	標 準		実 績		標 準		実 績	
	車数	一日平均	車数	一日平均	車数	一日平均	車数	一日平均
7	52	400	507	671	168	350	167	675
8	52	400	552	701	168	350	151	809
9	52	400	569	593	168	350	135	672
10	52	400	506	611	168	350	128	546
11	52	400	461	574	168	350	166	373
12	52	400	554	668	168	350	169	509

貨車中継時間表

月別	標 準		実 績	
	車 数	一日平均	車 数	一日平均
7	1071	120	1003	122
8	1071	120	1138	128
9	1071	120	1059	127
10	1071	120	1327	108
11	1071	110	1364	104
12	1071	110	1405	94

(2) 停留時間、中継時間実績は次の通り

(1) 貨物輸送量の増加に伴い坂阜降落車数は従来の一二〇〇両程度に対し一五〇〇両に増大し構内入換作業上多数の支障を招来よつて坂阜連結要員二〇名不足にも拘らず関係員の熱意で所期の目的を達成した

裏面白紙

省 輸 運

(3) 列車組成並に貨車集結方指定勸行月間中に於ける功績
 (4) 局指定の集結列車以外の列車について自発的に列車組成並に集結方指定し隣接組立駅の作業緩和に努めた。

三戸 畑 駅

(1) 筑豊炭の船積港として管内随一の駅であり之が港頭荷役の良否は石炭輸送の消長に大なる影響を來たすものなるを充分認識し駅長以下一丸となつて本運動自的達成に邁進した結果次の様な実績を収め得た
 尙本期間中長期間に亘る棧橋の修理の炭積機の故障、キャツプスタン故障の頻発、洞灣の掃海作業、輸出炭の非常輸送、海員スト等幾多悪条件累積したにも拘らず本実績を収め得たるは激突に價する

(2) 貨車到着状況及停留時間は次の通り

石炭到着状況表

月別	本年	前年	増減
10	16049	12695	3354 増
11	16193	12176	4017 増
12	13649	12307	1342 増
計	45891	37178	8713 増

貨車停留時間表

積 積 積	石 炭		貨 車		積 積		積 積	
	本年	前年	本年	前年	本年	前年	本年	前年
標準	150	150	標準	150	標準	300	標準	300
実績	188	150	実績	267	実績	314	実績	300
増減	38	0	増減	117	増減	14	増減	0
10	150	150	10	267	10	300	10	300
11	150	150	11	176	11	324	11	300
12	150	208	12	174	12	300	12	350
計	150	150	計	174	計	300	計	350

裏面白紙

省 輸 運

馬鹿元島駅

(1) 停荷時間削減は第二号の道なるが之が短縮の方策として次の事項を実施した

- (イ) 荷主の大半が盲蝨、倉庫業者なる為休業日に於ける荷役低下は必至なるに付之が防止の爲荷主懇談会を開き鋸刀を奨励すると共に休日の前日には翌日の出貨計画等具体的方策を樹立した
- (ロ) 合理的貨車操作と迅速なる荷役を計る爲駅、磯間区、保線区、建築区、検査区等の他現場関係機関及び日連と打合会を開き具体的方策を樹立した。
- (ハ) 日連と協力し爪推運班を結成して荷役と入換の合理的連絡、荷役の促進を計つた
- (ニ) 各荷役場（貨物ホーム）毎に責任者を選定し責任者に於て前日の作業検討及翌日の作業計画研究会を開き作業の改善、円滑化を期した。

(2) 雑送実績及停荷時間削減は次の通り

雑送実績表

月別	本年		前年	
	車数	トン数	車数	トン数
10	1115	14766	620	8046
11	961	12762	625	8659
12	929	11875	541	6915

停荷時間削減表

月別	本年		前年	
	車数	トン数	車数	トン数
10	1512	18844	1068	15715
11	1508	18592	1062	14604
12	1932	26620	1509	20594

裏面白紙

省 輸 運

(3) 列車編成並に貨車集結方指定旅行月間中に於ける功績
 (4) 局指定集結列車の介在車は月間を通じて一車のみで完全集結であつた。
 尚之が完遂の爲に横濱の連絡、協働を計つた

四 大 分 区

(1) 久大線、豊肥線の分岐線として主要なる組立駅であり必然的に大分管内全般の輸送実績に影響するものであるに鑑み駅長以下全員一丸となり次の様な実績を収めた。

貨車数量表

種別	本年	前年
10	51860615	1857988
11	33259705	464805
12	36960082	63245

貨車停留時間表

種別	本年	前年	本年	前年	本年	前年
10	4004554	4004075	500	494	500	494
11	4004304	4004695	745	500	500	482
12	4004354	4004075	516	500	500	586

裏面白紙

運 輸 省

貨車中継時間表

月 別	本 年	前 年	率 率
10	94		110
11	82		110
12	88		110

(2) 列車組成並に貨車集結方指定期行月間中に於ける功績

(1) 局指定の検閲列車は中、下旬を通じ介在車五両のみで完全であつた又駅指定の検閲列に対しては介在車整理減少に努力した結果次の様な成績を収めた。

列車別	到着時の介在車	出発時の介在車
574	43%	17%
577	64%	2%

門 司 駅

(1) 停留時間異状は第三号の通なるが之か短縮方策として次の事項を実施した。

(1) 駅長主催のもとに貨物、車号、運轉各関係員を集め第一次運動期間中の成果を檢討し第二次運動に対する対策を次の様樹立した。

- A、構内入換ダイヤの再改正
- B 門探小口中継に対する通なる空車注入

裏面白紙

省 輸 運

(1) 日通その他主要荷主と懇談会を開催し作業時間の厳守、夜間作業の奮励、適正なる貨車留置料の収受に依る何役時間の短縮、小運送力の強化等を打合せた結果、各方面の了解を得た。

(2) 代用車の正常運行に於ては門限小口申延何役手の人員不足を克服し指定代用車取扱は僅かに4%に止め多大の成果を収めた。

(3) 貨車停留時間及中継時間実績は次の通り

貨車停留時間表

種別	種類	貨車	石炭	大貨
8	340	352	370	403
9	340	350	370	276
10	340	326	370	352
11	340	351	370	371
12	340	342	370	357

貨車中継時間表

種別	中継回数	中継時間	大貨
8	8257	80	81
9	8581	80	83
10	3094	80	80
11	8882	80	70
12	13354	80	80

(4) 列車組成並に乗組指定助行月間平均に於ける功績

裏面白紙

省 輸 運

局指定集結快車列車の内特に尾元局本線下り一五二及一五三列車の集結完成迄の爲下り二番線の混合車及び成出物貨収谷線を利用した結果として介在車は一五三列車精無、一五二列車は十二月甲、下旬を避けて三車で完全集結で取扱車数からみれば門局管内唯一の成績である。向先並直彫長した際は直寺、運轉主任自ら操車の旗を振り解消に取は基平作業の指導につとめる等盡力したので一般従事員も一丸となり貨物輸送の嵐安性と直寺の使命をよく認識したので顯著な成績を収め得たことは長自表彰に値する。

六長 輸 送

(一) 停留時間夫類は第 号の通なるか之か短縮方策として次の事項を実施した

(二) 従來八六二列車以後到着又は元始専用線入貨車は入換の都合で翌日過しとしていたか之を本駅にて取調することとした之か実績は本期間中一八〇回二一〇〇回に及んだ。

(三) 輸來中ノ局線入換は従來午前、午后の二回であつたか之を三回に増強し荷役の促進を期した。

(四) 貨物封一名、日通封一名は何役首筋の爲常時帯内を巡視すると共に夜間作業の指示をした。

(2)貨車停留時間その他業績は次の通り

貨車数量表

月別	貨車数量		噸数	
	本年	前年	本年	前年
10	2071	1510	30191	22736
11	2352	143	34056	21511
12	2340	1461	34273	21125

到着数量表

月別	貨車数量		噸数	
	本年	前年	本年	前年
10	2072	1425	31764	20000
11	2047	1576	30446	22973
12	22405	1807	38614	28142

運輸省

貨車停留時間表

月別	本車		前年	
	本年	前年	本年	前年
10	321	324	399	324
11	335	335	347	347
12				

復旧便貸出表

月別	貸出数量	
	本年	前年
10	344	408
11	408	461
12		

本車

(1)下り仕訳線四〇向程度の収容力に対し一日平均二〇〇両の平糶車一〇〇両以上の到着車を容れなから入換・組成作業の遅滞を妨した。
(2)停留時間表第二号の遅なるか之が短縮の方策として次の事項を実施した

省 輸 運

八直方後開区

- (1) 貨物輸入供作業は従来四割で支障多く依つて昼食時間を三〇分繰下_下げ実施した
- (2) 貨物車に付しては一車毎に給炭時間を縮め既車係に連絡すると共に機修作業を促進する為安永通りの入換を実施した。
- (3) 停貨時間悲憫の觸したる有用車に對しては標準時間超過車一車毎に照合し責任者を追水し何卸の促進を期した。
- (4) 占領車貨物の到着激増に對へ全日活残り、荷役奮助すると共に日通に對してはトラック、馬車を増強せしめ本埠頭の皆無を計つた。

- (1) 九州第一八〇%を占める筑豊炭産送の全部を引受けている本機關区は九六〇〇型の老朽機關車八〇回を保守して苦しいながらも石炭産送の重要性を認識して臨貨の要求に應じ輸送力の増強に資與した本期間中臨炭列車回数は十月三六回、十一月三〇回、十二月二七一回、合計三二七回に及んだ
- (2) 臨炭増送に伴い機關車は極度に暗便され故障頻出せるが全員の異常なる努力により之が補修につとめ特に機關区區修としては最も困難なる小燈管取替を本年度の一月迄に於ても既に一五五本九〇回を取行し運用機關車の激退を防止した。
- (3) 臨貨運轉に伴う列車乗務員不足兎職の爲有給休暇及休日附與を大中圧縮した之が実績は次の通り

省 輸 運

六 吉 松 機 関 区

月 別	総員ニ対スル計画数		実績府員数	
	機 士	機 助	機 士	機 助
10	23	21	13	17
11	23	21	11	15
12	23	21	10	12

(1) 輸送力増強の見通しより職員、補員の要請は一〇〇%確保を目標に強力的に実施した結果本期間中十月一七九員、十一月二一四員、十二月一七二員合計五五二員にして本実績を他機関区に比較するに次の通りして之が実績より見るも輸送力増強に奇異した切實なるものあり

月 別	吉 松	田 水	盛 見 島	天 口
10	100%	76%	72%	20%
11	179	114	129	18
12	201	131	117	34
12	172	174	148	60

(2) 臨算補償に依る輸送力増強を訂ると共に一方に於ては超過牽引も強力的に実施し本期間中十月十件、十一月二〇件、十二月十八件合計四八件に及んだ

裏面白紙

省 輸 運

(3) 運用機関車減退防止には、ハ的方働刀確保の要あるを以て、自発的早出、居残作業は勿論公休の延期、懇休の確保は乗務員と勿の検査費、技術費、整備費、庫内手に至るまで強力に実行の方申合せ共施した。

(4) 鹿兒島管理部の定増せる次列車運給王親に即座する爲臨時運給、臨時入換を常に積極的であり、平期間中次の様な実績を収め、貨車運用効率昂上の要否をなした。

臨時運給入換状況表

月別	運給回數	入換回數
10	30	14
11	61	81
12	50	49

十鳥子機関区

(1) 機出力増強の爲購買、不定期は一〇〇%運轉を目標とすると共に更に他機関区の機関車の被飼車で牽引すべき貨物列車を自機関区の機関車を充當実施した即ち間合使用運行変更を強力に実施し他機関区の被飼車不足を補充應援した之が実績は次の通り

不定期運給状況表

月別	被飼回數	臨時	合計
10	164	47	211
11	218	47	265
12	228	51	279

機関車間合使用状況表

月別	列車回數
10	28
11	11
12	15

裏面白紙

裏面白紙

(2) 機関車の整備強化により運用機関車の保守防止の爲休車機関車の早期超用の檢修破
損車の落成増加の機関車故障の減少を期したる結果次の積を実績を收め輸送力増強
に寄與した又工機部入替を要する機関車二両を自機調込で修理取行する等輸送力増
強等に貢献する所大なるものかつた

機関車落成状況表

月別	落成車数	前年同月	前年同月比
10	13	12	107.5%
11	12	12	100%
12	17	12	141.7%

機関車故障状況表

月別	本年	前年	前年比
10	3件	8件	37.5%
11	6件	6件	100%
12	6件	8件	75%

省 輸 運

(3) 臨買不定期の増強に伴い必然的に乗務員不足を招来せしむる爲應休の遺慮、公休の
繰延を余儀なからしめ又車送力の増強には臨時入替、臨時連結を強力に必要とする
結果となり次の積を実績を示した。

乗務員應休公休繰延状況表

月別	乗務員		公休繰延	
	機士	機関	機士	機関
10	123	133	75	81
11	116	128	68	76
12	128	131	71	79

臨時連結入換状況表

月別	件数
10	167
11	156
12	329

省 輸 運

(4) 従来最も不調であつた機関車庫の取組促進を期した結果停留時間に於て十月二五、三時間、十一月二三、四時間、十二月二一、五時間と順次短縮し成績の昂上を計り貨車運用を促進せしめた。

十一 竹下機車区

(1) 駅備と備置先づ機修課への入換を根本的に改善すべきを提唱し従来二回の入換を四回に増強すると共に當日入区のものもは機修しても必ず落成せしむると云ふ意思を以て極力修繕・休車時間の短縮を計ると共に徹底的に捕提を合理化した結果本期間中英に七一・二五、五回を生み出し管内総数の一割を本機車区に於て捻出せしめる貢献は実に微實に値するものかあつた。

(2) 貨車生み出し英数内容は次の通り

貨 車 生 産 数 (生 産 出 し)

貨車生み出し英数	20687	計	71255	局修場への捕提	51	修繕ノ考案	1065	課外修理	744	製材待休車	365	入換回数及助	16467	復ノ合場捕提	42472
----------	-------	---	-------	---------	----	-------	------	------	-----	-------	-----	--------	-------	--------	-------

裏面白紙

省 輸 運

(3) 用備車の整備状況は次の通り

用備車整備状況表

標準回数	実 績	%	周平均%
27	38	140	93

十二大分検査区

- (1) 検査区に於ける検査能力を助長且又能率昂上の爲委員の機動配置の合理化を計りたる結果大分本区に於て二六二二両副ヶ浦支区に於て四二三四本機關中に生み出した
- (2) 工機部入換車を検査区で修理することにつとめたる結果本期間中一九五三両生み出した

(3) 資材の現地購入、残棄その他除外検査に依る休車短縮に依り六七八両を生み出した

十三宮崎検査区

- (1) 臨時連絡、臨時入換を強力に実施したる結果之が実績は臨時連絡に於て十一月一二七車十一月一二三車、十二月一三〇車合計二八〇車又臨時入換は本期間中二五五件にして輸送力増強に寄與する所大なるものがあった
- (2) 代用車の露台整理、臨時入換、臨時連絡の徹底的励行を期する爲十月中二回に亘り対策打合会を開いた。
- (3) 貨物事務講習会を開き代用車の紙上積込訓練を実施した
- (4) 緩急車、代用車の紙上積込競技会を開き積載効率の昂上を期した

裏面白紙

省 輸 運

十 小倉電務区

(1) 貨車生み出し運動の一環として通信向上期間を設定し次の事項を実施し貨車生み出し運動に貢献した

(2) 電報の速達を期する爲室内の経過時分の短縮に重点をおく爲次の通りの成果を得た

電報通数	一通平均経過時分	一般電報経過時分	短縮時分比較	貨車通数
25352	23分	37分49秒	14分49秒	5162

(3) 貨車報を高等電信に準じて優先送達を計り且つ正確を期する爲検査を厳行して相手方と通信速度の調節を計つた

(4) 貨車通函の優先取扱を完全にす爲電報掛の休憩時間を短縮し補助員を充當して特別助力をなさしめられた

(5) 配車係員と通信掛員との意思通り計る爲懇談会を開催した

十四 門司港電務区

(1) 貨車生み出し運動の一環として通信向上期間を設定し次の事項を実施した

(2) 電報の速達を期する爲室内の経過時分と配達時分の短縮に重点を置いた爲次の通り成果を得た

貨車通数	一通平均経過時分	短縮時分比較	貨車通数	一般電報経過時分
3305	19分30秒	26分06秒	628	45分36秒

裏面白紙

裏面白紙

運輸省

- (ロ) 貨車線の配運を速かならしむる為臨時配運を勵行した
- (ハ) 通話輻輳時に於ける回線措置に注意し貨車通話の速達を計つた
- (ニ) 電信電話の技能向上を計る為電信電話競夜会を開いた

十 西大久保運送株式会社

- (1) 小運送業者の分野として特に論刀すべき積卸業務作業を主眼として本運動の実施に臨み先づ部内の充足を計る為調査會を本運動の趣旨徹底につとめると共に次の様な事項を樹立した。
 - (イ) 出貨の促進平均化を圖る為大口何主に對しては緊密なる連絡をとつた
 - (ロ) 労務態勢確立の爲労務員の稼働率昂上策を樹立した
 - (ハ) 停留時間短縮の爲徹底的夜間何役に際しては收支を度外視して実施した
 - (ニ) 貨物積卸場狹隘の爲何役作業不圓滑を予想せらるゝにつき小運搬業者と連絡をとり運搬具の收高度活用を計つた
- (2) 本別箇中に於ける発送実績及停留時間実績は次の通り

発送実績表

期別	発送実績数
本期	114,787
前期	101,774

停留時間表

期別	数量	停留時間
本年同期	72.6	22.1
前年同期	84.2	22.9
本年	93.5	18.3

省 輸 運

十六 日本通運株式会社戸畑支店

(1) 労務態勢の整備は労務員の勤労意欲昂揚を計るを必要とし積卸料金に於ては出来高制を採用し之が歩合に於ても日通三〇%、労務員七〇%の割合とし特に貨車生み出し運動の一環たる夜間作業に於ては日通自体に於ける收支を全く度外視し全面的荷役の促進を計つた

(2) 貨物掛、車号掛の于不足に鑑み日通事務員は卒元到着車の状況を把握し試働に通報すると共に早急に荷卸手配を講じた。

(3) 積卸時間短縮に依る停留時間短縮の爲積卸時間を極度に短縮することにつとめた。結果最低一車三五分の記録を荷立平均一時間内外に止め多大の成果を収め貢献する所大なるものがあつた

(4) 貨物ホーム狭隘の爲乗配作業を合理化を期せざれば荷役の促進は期待し得ざるものあり特に夜間荷役作業は到底実施し得ざる状況にあるに鑑み運搬用具の高度活用は勿論平素より荷王方面と緊密を連絡を計り引取の促進を期したる結果夜間作業に於ても本期中三〇〇(四六)一廻を取行せり

十六 貝島炭礦株式会社大浦礦業所

(1) 貨車足の促進はポケット折返し運轉の強行と積込の準備工作及到着車の時前手配を必要とする見地より現場監督者並に倉庫関係者の増員を積極的に実施し出炭増加に依る貨車不足を克服し漸次貯炭の減少を見るに至り本期中終戦後最高記録輸送実績を収

裏面白紙

裏面白紙

め得たるは本紙業所の効力に依つもの多し。折返運轉炭及送炭実績並に月末貯炭実績は次の通り

送炭実績表				折返運轉炭実績表				月末貯炭表			
月別	産	送	積	月別	計	國	美	月別	貯	炭	炭
10	49,550	52,167	10	3,178	2,537	10	6,956				
11	53,200	50,281	11	3,103	2,512	11	6,389				
12	59,200	55,216	12	3,465	2,863	12	3,953				

十七 日本通運株式会社鹿兒島支店

- (1) 支店全員を乗め本運轉の趣旨徹底並に具体的改善策を協議すると共に休日に於ける出賃の促進を期するため関係官廳、業者と打合せ開催した
- (2) 決議文を作成し全員本運轉完遂に処運した
- (3) 労働員の編成更改に依る労働力の能率向上を期し又即ち日々の取扱量に應じて労働力を機動的、移動的に改め能率の向上を期した。
- (4) 深夜作業即ち二十四時間作業を実施し鹿兒島官運部の提唱する大列車運轉主義を強行したる結果鹿兒島駅の停留時間を五、八時間短縮せしめた
- (5) 労働員の増強を強行し四年同期の二四六名に対し三四九名を確保し荷役の増強を計つた。
- (6) ポスター、新聞廣告に依り荷主の協力を求めた

省 輸 運

省 輸 運

十八 日本通運株式会社巨港支店

- (1) 本運動実施に當り各課長、係長、労働幹部参集し打合せを開催し実施方を検討した
- (2) 宣傳隊を繰出し甲中行進を行い本運動に對する勵力を求めた

十六 日本通運株式会社大分支店

- (1) 増送推進委員会を結成し運輸の強化、各店所長の輸送目標設定、積卸時間短縮等へ細目に亘り実施項目を設け実施向上につとめた
- (2) 本期間中夜間荷役の強行に依り積込五一二両取卸二〇五六両を敢行貨車生み出しに努

與した

二〇 日本通運株式会社門司港支店

- (1) 休祭日も返上し販賣圏に亘る荷主に本運動実施の趣旨を徹底する様努力し盛大なる協力を得た
- (2) 在貨の精密調を行い関係方面への連絡を密にし貨車運用上の参考資料を提供し貨車運用効率を向上せしめる業をなした

- (3) 支店長以下各主務者の現場指導を勵行し作業能率の向上を計ると共に勤勞意欲を喚起した
- (4) 主要荷主への適應積をしようようし積載効率の向上につとめた

裏面白紙

省 輸 運

一 早岐保線区

(1) 帯内施設増強のため、佐世保引上線二〇〇米、白の浦貨物留置線一五〇米を突貫工事にて完了し貨物増送に貢献した

(2) 七月及び九月と二回にわたる凶凶雨を襲った風水害に対し、血みどろの取調を積極的収崩壊、石垣崩壊、道床流失、土砂流入延二二、六九〇米を十日間短縮開通せしめた。

(3) 災害による徐行区間延三、三五〇米、十四ヶ所の復旧工事を促進せしめ輸送力の増強をはかった

二 島守保線区

(1) 島守下り空車線一、一〇〇米、千歳川橋梁補強工事と取行し輸送力の増強をはかった。

(2) 七月及び九月における風水害に対し、筑堤崩壊、石垣変状延三〇六米の復旧工事と短期間に完成すると共に、他管内より助勢を送り、復旧を促進せしめた。

(3) 災害による徐行区間二ヶ所延一八〇米を七月三十一日及び十月二十日にそれぞれ復旧し輸送力増強をはかった

三 門司建築区

(1) 小倉、行橋、戸畑、門司港、門司、夜光駅における貨物上屋の修理、増築、新設等

裏面白紙

省 輸 運

延二、五八〇平米突貫工事を敢行し、発送貨物の持込到着貨物の取卸を容易ならしめ、輸送量の増強をはかつた

(2) 門司駅貨物上屋雨漏復旧工事を敢行し貨物取以上の便益に奇量するところがあつた
四 熊本建築区

(1) 球磨川、熊本、八代、人吉、三角駅における貨物上屋の修繕、新設等延二、〇五六平米の突貫工事を敢行し、発送貨物の持込便益、到着貨物取卸促進に貢献した。

西 西鹿兒島工機部各貨車職場

本運輸期間中生産実績の昂上、修理工程の短縮、雨漏車の復旧を目途として突貫した様の結果を示し輸送量増強に貢献するところがあつた。

イ、生産昂上に於いて長期休止車五四両、一般修理五六七両、局部修理一九五九両計 七八〇両を完工した。

ロ、雨漏車の復旧については、屋根布資材の不足を克服し、本期間中一七〇両を完工した。

なお本年度の豫定中一六〇両に対し本期間中のみにて一〇七%を完工した
ハ、修理工程の短縮については、在場日数の短縮をはかり、特に本期間中は一日修繕をなるべく多く出すことにした結果、一日一二五両の修繕車を出場せしめた。

裏面白紙

省 輸 運

六 門司電力区

(1) 操車場、主要組立駅の点検率を左の成績により倍段に昂上し、作業能率の昂上に多分の貢献をなした。

(1) 設備数 運動前二四六に対し 運動後は二五六に増強した。

(1) 点検数 運動前一九四に対し 運動後は二五六に増強した。

(1) 点検率 運動前 七九%に対し運動後は一〇〇%に増強した。

(2) その他

照度の昂上・器具清掃 一、〇一四件

投光器清掃 七二〇

投射方向の調整 三〇

特種コード手入 四〇

増燭燈数 二五〇

に及び輸送力増強に寄與するところあり。

七 島子車電区

本運動期間中蓄電池燈の補修強化、蓄電池の整備について、特段の貢献をなし、次の様を作業能率の向上に披評の成績を収めた。

(1) 蓄電池燈整備目標四、五八四燈に対し、整備完了数六、三九七燈、整備率一四〇%

裏面白紙

省 輸 運

(口) 蓄電池整備日標三、八二七箇に對し、整備完了數三、九一四箇、整備率一〇二%
八戸燭用品庫

(1) 本用品庫に於ける石炭取扱場は年回二三〇万噸、取扱關係六〇余航、坑所一五〇ヶ所に及び、納入事務極めて繁忙なるに於て、本期間中二回に亘り海員ストの突進せられるや、次の様な措置を講じて、残車の一掃、荷役力の増強、貨車運用の促進をはかつた。

(1) 運賃會、荷役會、荷扱協議會と折衝して可及的に被害程度を軽減した

(2) 休業日は一般汽船積荷役不能のため、省有字品丸、老成丸を接岸荷役して残車の一掃につとめた。

(3) 機帆船の重油増進に於て積極的に活動し、計画以上の機帆船積を実施した。

(4) 汽船の沖積計画を実施してこれが実績は
十月一〇六〇噸、十二月三三、〇五一噸に及んだ。

裏面白紙

運 輸 省

第三、東京鉄道局の功績

代表者鉄道局長 貨物関係駅数 その他の業務機関 関係職員数 官 業 杆 標準現在車 標準使用車 二十三年度責任輸送目標 二十三年度輸送実績	今 泉 秀 夫 四九六駅 三〇五ヶ所 六一、九〇〇名 二三三七杆 二二、〇〇〇車 四五〇〇車 二二、九〇八、九千屯 二二、〇三九、九千屯
---	--

裏面白紙

省 輸 運

昭和二十三年度一億三千万吨輸送目標に対し東鉄に課せられた当初目標は実に省全体の
一八%であり、又二十二年度実績の一二%を増送しなければならぬといふ事に容易ならざ
る課題であつた。従つて此の一二%たる二五一万屯だけ前年より多く輸送すべく、先づ未
済車に対する極限的圧縮とこれに伴う停留時間の短縮に主目標をおき、局外排出空車の確
保を計ると共に使用車の上昇を企図するといふ一面相矛盾する困難な輸送に向つて敢然と
立上り、貨物関係のあらゆる機関を総動員して目標貫徹に全力を傾注し遂に改訂目標二二
九一万屯に対し三、三〇四万屯と一三万屯の増送と後め対目標一〇一%の光輝ある金字塔を
打建てたのである。

よつて東鉄が此の目標完遂のために実施した主たる事項を記すると次の如くである。

一 第一次貨車生み出し運動

本運動期間の当初五月は経済界も比較的順調で、これに伴う生産の上昇と好天に恵ま
れた爲に、増送意欲は日と共に高揚し、対目標一〇〇%を完遂したのであるが、六月に入
ると共に俄然全線区に亘つて日通ストが生じた爲約一旬間は輸送の空白状態を呈するに
至り、加うるに梅雨期の天候障害による荷役力低下のため対目標九一%に低落した。

然し七月には盆休み降雨による各地の線路障害等を見服して辛うじて対目標九七%にまで

省 輸 運

漕ぎつけ得たのである。

三 列車時刻改正

二十三年七月に改正された列車時刻は積極的には輸送の合理的改善と輸送力の増強を標ぼうし、消極的には燃料の節減を始め各種輸送資材と人員の能率的使用を図るにあつた。よつて先づ主要ヤードの貨車搬送体系の整備を重点として列車の配列改善に努め、なお輸送力に弾力性を附與するため不定期貨物列車を増設した。その他列車運轉速度の改正等により約十六名程度の運轉杆を増加し、輸送力昂上に資する処大であつた。

三 第二次貨車生み出し運動

貨車を生み出すのは如何にするかの命題は現場各機関にあつても第一次運動に於て既に明確に把握し得た処なので運動期間に入ると共に輸送は好調を呈し八、九月の不成績を一挙に取り戻すべく、各管理部、現場は総力を挙げて未済車の解消、停留時間の短縮に努め未済車圧縮程度は管理部別に見て最高五五%、局平均で見ると一次に対して一日平均七一八車二九%を切下げることが出来た。又停留時間については同じく管理部別に見て最高一九%、局平均一二%を短縮し加うるに發送屯数は運動期間三ヶ月を通じて対目標一〇〇%を完遂したのである。

省 輸 運

四配車、通信整備、活用模範管理部指定

本運動実施に先立ち電氣機係設備整備運動が実施されつゝあつたが、本運動が展開されるや、局管内通信機係者は先づ第一に戦災後遅々として進行せぬ指令電話の復旧整備に全力を挙げ、殊に新橋管理部は通信模範管理部に指定され、且復旧資材も豊富に支給されたので、管内通信区は全力を挙げてこれが復旧整備に敢斗した結果、実施前の完全通話五二〇を十二月には殆ど完全に近い九〇%にまで引上げた。これがため國府津派出所を従前通り本部に合併することが出来、配車指令の速達に偉大な寄與をなした。この外上野、宇都宮、千葉各通信区等も資材難を克服して指令電話の復旧整備に努力した結果、局管内を通じて全般的に通話率は向上した。

五機関車索引定数の向上

輸送力の増強は一にかゝつて機関車の貨車索引力如何にある。列車回数を高度に増加し得ない今日では先づ機関車の索引定数を可能の限度にまで引上げることが第一である。よつて東鉄ではこれが引上を企図し貨物課、機関車課が密接な協力の下に現行の索引定数に對し線区によつては試運転を行い、これを主要線区に亘り可能な線区から直ちに施行したのである。

省 輸 運

その方法は各線区別の各列車の速度別、機関車形式別に査定をして、一箇列車に対し換算五両乃至十五両を引上げること成功した。この結果換算にして山手線三七〇両、東北線四八〇両、高崎線三二〇両、常磐線四八〇両、計一、六五〇両、現車にして約七〇〇両の輸送力増強をはかつたのである。

六 施設整備運動

本運動実施に当つては貨物輸送力増強を主眼とし、二十三年度中完成予定工事を、二十三年十一月、即ち本運動期間中に完成の計画を樹て、重点的に早急工事を強力に施行した。その結果貨物上家の復旧及び修理四十数件、積卸線の新設及び撤去線の復旧七件、貨車留置線の新設一件（新鶴見四八〇米）、貨物及び貨車附品保管庫新設十九件、積卸場修理七件、構内通路の保修十数件、何役機械の新設及び改良十四件、ドックの發泄一件（隅田川）、貨物及び構内員の事務室、詰所の新設十件が完成された。

七 工機部、検車区の活躍

工機部中特に本運動に協力し成果を挙げたのは大井工機部であつて、文字通り貨車を生み出すべく努力を重ね、第二次運動期間は一般修繕にあつては計画合計四二三両に対し四四六両一〇五%、局部修繕にあつては計画合計五一〇両に対し五六〇両一一〇%である。

省 輸 運

なお本期間中に於ける全国工機部平均は計画対九〇%程度である。

検車区も又管内の何れも本運動に協力を惜まず修繕能率の向上に努力したが、その中でも特に八王子検車区の如きは即修の強化、検修車の捕捉の合理化による休車時間の短縮、修能率の昂上、局部修繕の強力遂行による工機部入場車の減少等により、第二次運動期間中実に一八六九両の貨車を生み出した。此の外高崎、平各検車区も又大いに努力し検修時間の短縮に努めた。

八一億三千万吨突破運動

二十四年一月に入るに及び金融難が大きく作用して來た爲出貨力は急激に減退し、下旬の在貨は一八万五千屯となり、前月下旬の二〇万九千屯に比し一二%の減少を來し、爲に発送屯數も一八七万屯となり、対目標九六%に低下したのであるが二、三月の突破運動が強力に展開されるや、地方出貨力の減退に伴う局外排出空車の削減と貨車事情の好轉により、著地帯なるが故に発送し得なかつた物資が俄然順調に輸送され、遂に最後の追込み運動効果を奏して、三月三十一日には使用車五七四二車、発送屯數八〇七九九屯の終戦以來の最高記録を表わす等の好調振りで二月は対目標一一一%、三月は一〇九%の驚異的成果をあげ、年度当初の目標に対し十八万屯加配改訂した目標を更に十三万屯突破するの好成績

省 輸 運

を収め、門司鉄道局に次いで一億三千万屯に対し最高の寄與をなしたるものである。
 この結果東局管内の沿線在貨も逐次低落し、年部の一 万屯が三月末には 万屯と
 なり、自由輸送体制に持つて行くことが出来る様になつたのである。

○ 東局管内の沿線在貨の推移
 月 別 在 貨 屯 数 指 数

二十三年	四月末	三四一、二〇〇	屯	一〇〇
"	六月末	三二五、三〇〇	屯	九五
"	八月末	二〇七、六〇〇	屯	六一
"	十月末	二五三、八〇〇	屯	七四
"	十二月末	一二六、一〇〇	屯	三七
二十四年	一月末	一八四、七〇〇	屯	五四
"	三月末	一一一、〇〇〇	屯	三三

尙管理部以下現業機関の努力したものの内中主なるものを摘記すれば次の如きものがある。

裏面白紙

運輸省

東京鐵道局管内

○八王子官埋部

一概要

八王子官埋部は運合車進駐以来ヨコタシヤマ、ジヨソソ等各地の建設及輸
送上特資材を収め各地に所往する運車設備に發着するはう大な軍用貨物
等輸送上特資材の在恰をもつ。一方輸送施設の固に於ては全敷地に亘る戦禍及び
貨物四疎はなほ整備完了せず、貨物輸送計畫、手配、連絡に極めて困難を實
情にあるので輸送能率向上に勵してはあらゆる懸條件と斗い乍らも満足すべき
成績を得て行なわれなかつたのである。第一次貨車生み出し運動にあつては貨車
回において相當多くの困難があつたにもかゝらず概ね所期の目的を達した。
第二次貨車生み出し運動にあたる第二四半期の出貨要請は生甘詰をほしめセメ
ント、石灰石、砂利等六十力地を運したか貨物係一同は動力一致して最も困難
を極める所記運車貨物の完全輸送と共にこれらは大なる貨物輸送を完遂し
た。即ち輸送電數に於て過去の送り不足を一本に挽回すると共に貨車運用に於
て別紙の如き飛躍的成績を挙げたのである。

第二次貨車生み出し運動實施事項

一運車設備の勵力方安請
運車貨物は敷地の凡そ三〇%を占め運用效率を改善する最大原因である
ので今向は特にこゝに重點をおきRTD司令官及び各部隊の責任者と數次に

裏面白紙

運輸省

且る會議を催した外、最近には、極悪な空気を自して、働力方を総動員したため、何れに多入の働力を行、停留時間、現任員を大巾に壓縮することが出来た。

一 臨時対策本部の設置
組織
A 本部長 局長以下 九名
B 各副官 五 班 四〇名

各官副官は計費者の指示を受け、随時無休又は社線に連出して概ね下記事項につき推進した。特に本局車の停泊停留時間の短縮、小口貨物列車の正常運行に飛躍的な貢献を認め、本運動の進展を確固ならしめた。

- (1) 荷役小送送月の推進 (四) 貨車組給公開制の實施状況監督
- (2) 貨車積込の指導並に監査 (三) 貨車積込の運用指導並に監査
- (3) 小口貨物の積卸並に止常運行指導 (六) 列車解結状況監査
- (4) 貨車集結方指導並に監査 (五) 貨車積込状況監査
- (5) 本運動實施状況調査 (七) 情報の蒐集

三 配車當局の待勤競争（一力働感賞）
貨車運用効率に因る待勤競争の組合的原因によつて支配されるものであるか、この中でも貨車集配の待勤如何が最も大なる關係を有する。そこで貨物事務研究會（配車當局員を主体として毎月一回以上開く研究會）の發意により、合理的

裏面白紙

運 輸 省

採掘方法により待避を争ひ運用効率の向上を期つた。
採掘日その他は、次の通りである。

種	日使用車	折込全車	木脚車	切取機	取込機	待避時間	待避回数	待避率
採定	三六〇	三〇〇	三〇〇	三〇〇	三〇〇	三〇〇	三〇〇	三〇〇

以上各項目に依り外大快摩吉、休日、進駐車輪係、候輪車輪係、事故通信不良、官外車輪等により著しい配車能率を低下せしめたときは、當番前日或は翌日に居残り等をするか、その事情調査の上白給以下の加給をなす。以下各項を集計したものが毎日の行給であり、この待避競争により赤氣大いに抑り各チーム共それぞれ秘術をつくり能率を上げた。待避結果は次の通りである。

順位	チーム名	一位	二位	三位	四位	五位
一日平均待避		一七五	一七二	一七〇	一六八	一六七

貨車停留時間の短縮

究極するところ本運輸の目的は貨車の稼働率向上にあるからこれか短縮について、特に重給を原基本勘向に於ける各隊の目標停留時間は一律乃至二割短縮を目標として査定した。しかしてこれが具体的短縮方策としては荷役力の強化は勿論入換後の増備、入換ダイヤの再編、入換指定列車の全面的活用、入換作業の再検討特に貨物車の入換指定等により目標突破の記録を樹立した。

裏面白紙

省 輸 運

六 離休員の配車當直責省

自余様の責省風の強便と一日二〇〇以上に且る電話とにより刻々に移動して止まらぬ輸送用勞と取り組む配車當直責を以て休職せしむる爲めことに依り現場係員の貨物輸送に對する理解を更に培ゆるため八王子驛貨物車班外十五名の責省を行ひ多大の成果を収めた。

六 離休内従事員の他組立離見字

貨車兼務その他につき組立離和互同の理解と組成技術の研究を主眼として主要離休内従事員をして離休組立離の見字を實施し日常作業の上にもまた多大の成果を収めた。

甲府驛へ八王子驛より四名、向島橋内へ八王子驛より四名、新柏驛へ八王子驛より四名、八王子驛より立川驛へ四名、立川驛より八王子驛へ四名

五 成木貨物車さらい運動

生み出し運動の最後の月である十二月は十一月下旬よりひきつづいて東局内坑管線のため局内使用神前、併山空車の強行實施となり東局内行在貨を持つ八王子管線部の増送回が打撃となつた。
中旬に至り到着後送回とも午木輸送の確保を呈し、殊に配給機帯の改善による新灰の押しかけ強く木卸車増進し雨く坑仕車機帯の氣味となつた。こゝに於て一車に上旬の送り不足を挽回する計畫の下に午木到着貨物の減さらい旬間を二十一日より強行した。

裏面白紙

運輸省

實施事項

- (一) 發送地線の確保
 - (二) 木部線の確保
 - (三) 山全線の確保
 - (四) 海内改電の設備
 - (五) 小口貨物の架設
 - (六) 青森時代の飛電的短絡
 - (七) 貨物列車の編連
- かくして十二月二十一日二十四時現在不可抵抗力による管内の未卸車八輛、投電者無といふ程かしの負担を収めたことは推察に値する。

裏面白紙

第二次貨車運出之運輸實施期間に於ける貨物取扱概況

八五葉番頁詳

種別 年別	在貨起数			所要車			使用車			發送起数			貨物收入			到着車			到着起数		
	10	11	12	10	11	12	10	11	12	10	11	12	10	11	12	10	11	12	10	11	12
昭22年	4425	4410	13631	486	288	127	820	329	392	6222	5202	5906	337204	375223	277440	471	476	445	6755	6821	6370
" 23 "	4420	5050	10888	572	426	457	380	377	465	5924	5024	5268	845325	701637	906600	374	417	454	5890	5922	6374
指数	100	114	76	118	145	145	90	96	91	87	93	89	258	239	326	84	88	102	82	86	100

種別 年別	未卸車庫停留時間									運用効率			平均積載起数								
	10			11			12			10	11	12	10	11	12						
	専用	※	一般計	専用	※	一般計	専用	※	一般計												
昭22	57	551	58	666	42	528	103	673	40	387	69	496	304	306	295	254	284	314	142	147	148
23	18	162	38	218	18	190	36	244	18	174	49	241	267	247	252	394	398	426	142	144	145
指数	31	29	65	32	42	35	34	36	45	44	71	48	87	80	85	155	140	135	100	97	97

裏面白紙

省 輸 運

（高野官運部）

一 概 要

使用財源となる税金の少い高野官運部としてはいくまでも停戦留時間、中継時間、運送の遅延による貨物運送効率の向上して系安であるとして貨運各要列車、指定制の強札を認められた。此して本制度の施行には直接その下に属する官運部業務課貨物課、海運課及び反はす運輸課、日運等内外関係各機関の容易ならざる協力を必要とするのであるが、本制度の趣旨をよく理解した各機関は通信設備の改善に輸送手配の力全に熱を以て努力した結果その間アイオン台風による若本沼田間の不運輸入物資の滞り等増による一部線路の何枚の混雑等の阻害はあつたが次々にこれを引取り戦後最前金の増を引立したことは如何に關係各機関が密接な協力のもつたに努力したかを知らぬもののであるから大臣表彰方せん事ありたす。

裏面白紙

運 輸 省

貨物運送取組記録表

種別	期 間	期 日	貨 量
使用車数	23.1.18		414車
到着車数	23.5.25		88車
送込車数	23.1.18		5788車
貨物収入	23.1.18		4250200圓
運用効率	23.1.12		62.15%
経井岸口 掛出車数	23.1.12		657車
右打口 掛出車数	23.6.5		535車

○大井工機部
→ 概 要

本工機部は本年度は前年並みの生産量を生み出し、運用に協力すべく努力を重ね、前年同期に比し
 概し、上機部として、生産量を生み出し、運用に協力すべく努力を重ね、前年同期に比し
 一般修繕費削減五九割を、局部修繕に於ては二一割を増加し、本年同修繕費削減
 削減に努めては全機工機部平均九〇%程度の削減にも拘らず本工機部に於ては
 これを凌駕するの好成績を挙げた。
 これに本機部の趣旨を長く理解し、目的達成のため努力なした結果であつて、そ
 の成績大なるものがある。
 依つて表抄方上申する。

裏面白紙

貨物輸送成績 (一) (千トン)

月別	種別	在貨延数	請求車	使用車	發送延数	貨物収入	到着車	到着延数	未卸車				停留時間	運用効率	積載効率	
									自用品	進駐軍	その他	計				
10	高計画			330	3797		300							46.3	13.1	
	10年	23095	607	319	4037	941300	273	3331	2		5	7	134	42.2	13.1	
	11年	20561	297	245	3149	201166	203	2563	7	1	12	20	166	29.4	13.3	
	前年割合	(89.15%)	(112%)	(107)	(107)	(356)	(130)	(133)	(29)		(75)	(42)	(92)	(120)	(101)	
		112%	122	130	128	418	134	130			42	35	81	144	98	
11	高計画			350	4303		310							42.2	12.3	
	11年	24646	624	332	4306	978557	302	3781	3		8	11	124	46.3	12.97	
	12年	18904	581	253	3278	227927	257	2045	6	2	12	20	170	33.4	13.5	
	前年割合	(69.17%)	(91)	(91)	(89)	(306)	(111)	(120)	(33)		(289)	(189)	(90)	(115)	(95)	
		130%	107	131	131	429	117	180	50		67	55	72	138	96	
12	高計画			350	4428		350							42.15	12.85	
	12年	18963	536	331	4345	982600	313	3917	2		11	13	122	48.6	13.13	
	13年	25062	650	223	3739	237604	244	2962	3	7	9	19	156	36.0	13.8	
	前年割合	(79.17%)	(107)	(109)	(102)	(278)	(113)	(118)	(50)		(16)	(18)	(87)	(109)	(95)	
		76%	82	117	116	413	128	132	67		122	68	78	135	75	

(備考) 前年割合欄中括弧内は才一次運動実績を示す。積載効率は前年より低下せるは
 仕立代用車(他管理部門内利用)の仕立増による。代用仕立車数10月前年35車
 本年53車 11月前年40車 本年54車 12月前年41車 本年56車

省 輸 運

月別	除定附数 (A)	換算附数 (b)	換算附数 (c)
十月	一四九	一六五(七)	一七二
十一月	一三七	一一七(九)	一二六
十二月	一三七	一六六(四)	一六八
合計	四二二	四四八	四六六
%		一〇五 $\frac{B}{A}$	一一〇 $\frac{C}{A}$

一局 郵 務 局

月別	除定附数 (A)	換算附数 (B)	換算附数 (C)
十月	一七九	一五七(二)	二二二
十一月	一六五	一九二(九)	二一九
十二月	一六六	二二一(二五)	二五六
合計	五一〇	五六〇	六九五
%		一一〇 $\frac{B}{A}$	一三六 $\frac{C}{A}$

註

(一) 内は事故車及連合車車庫で之が上車数は一般修繕に供算すれば二倍、局
 印修繕に供算すれば四倍となるため之を母局に換算附数を示すこととした。
 昭和二十二年十月、十一月、十二月の貨車修繕費額
 丁一 般 修 繕

裏面白紙

省 輸 運

月別	月	月	月	合計	%
十月	一七六	一一五(二)	一一二	五〇七	七六 ^{B/A}
十一月	一六九	一一五(五)	一一〇(七)	三八七	八一 ^{C/A}
十二月	一六二	一一〇(七)	一一七	四一〇	
合計					

月別	月	月	月	合計	%
十月	一五一	一四五	一五一	四四七	九八 ^{B/A}
十一月	一四六(二)	一四六(二)	一五六(四)	四三九	
十二月	一四八	一四八	一六八	五六二	一一二 ^{C/A}
合計					

昭和二十三年十月、十一月、十二月に於ける修繕成績は前記の通り一般に於ては概
 定合計四二三兩に對し四四六兩比率一〇五%局部修繕に於ては定合計五一〇兩に對
 し五六〇兩比率一一〇%である。
 なお事故修理台車由用を決算すれば一般に於て一一〇%局部修繕に於て一二八%と
 なる。

裏面白紙

省 輸 運

なお前年度を比較すれば一般修繕費削減に於て五九兩局並修繕一三二兩の増となり、官庫修繕に於ては前年度に比し増入なるものと認められる。

一 輸 送

高橋局長は各地方に於て海陸空の地位を占めるものであり、従つて各地方に優越な地位を占めるに拘らず第一迅速にも優秀な成績を納めたか、第二次運動に人のや任の真誠と熱誠を以て第一の決意を以て本運動に体當りし別表の通り、早く停泊時間でも標準に對し一旦半均五時間余を短縮するといふ、獲額の成績を挙げたことは、後述の通り、實に喜ばしいこと及びす全一丸となつて協力した點といふべく、貴局に他するものがある。就中富縣の施策中、行違すべきは夜間何れの運行である、土曜は本運動開始を以て日曜及全線最大の荷主たる日本、日清間、高橋局長をして従来よりもすると勤心兩面より真誠な態度であるとされ、いたた夜間何れに何等支障なく押し寄せるとある。その他、内各業が設備を説いて兎角問題となり、な有用な何れの向上を計り、大口何王の何れ協力を要請し、是に何れマツチした、何れの内入換の改善を計る等、貴局に其の設備は、實に他するから大臣表彰方せん、誠にいたす。

裏面白紙

高 崎 驛 成 績 表

種 月 別	年 別	使 用 車	発 送 込 数	到 着 車	到 着 込 数	未 済 車	中 絶 個 数	一 車 当 り 平 均 停 留 時 間	夜 間 荷 役 実 績		
									車 数	込 数	作 業 人 員
10	昭22年	49	397	63	575	8	3068	21.0			
	23年	51	285	77	513	0	3763	17.0	730	5010	277
11	22年	48	257	71	544	5	3904	20.9			
	23年	51	255	76	601	4	3739	15.8	295	3906	117
12	22年	48	210	72	511	3	4235	20.3			
	23年	51	285	88	734	2	4821	15.8	326	4665	279

(備考) 一車平均標準停留時間 22.0時間
 夜間作業には日通、日本、日清製粉、板紙会社を含む。

裏面白紙

裏面白紙

省 輸 運

○附 録

江東地帯における一大主要線たる南關は先年の届計量による小口貨物の乗約自動車
運送負担以来異常なる作業に直面したのであるが、これに屈せず困難を克服して遂
に現在の如き何役体制を確立したのである。

殊に本運動開始と共に此の難事難たる小口貨物の荷役力の増強にその點を置き、未
済車の一掃を日進に積載の障害を除去した。就中第八十二列車（十二時三十分着）
の先年何役を履行し、貨車生み出しに、負賦する需大であつた。これがため要者數
量の増増にも拘らず、貨車生み出しを別々の如く切下り本運動に對し顯著なる實績を
挙げ得た。

○大 目 録

一 概 要

一 取扱車數の増増
第二次貨車生み出し運動が展開されるや、いわゆる秋冬繁忙期に入り九月下旬より
不正期貨物列車の全運轉となり、十一月山手線上下各一本、東北線上下各一本、高

西國 駅 対 前 年 実 績 表

月別	種別	發送延数	到着延数	合 計	中継延数	一日平均
10	22年	23車—223延	51車 529延	74車 812延	22	
		6,910	18,245	25,155	690	19.6
	23年	27 262	68 774	95 1,036	40	
		8,112	23,987	32,099	1,244	16.4
11	22年	21 294	59 652	80 946	28	
		6,283	19,556	25,839	825	19.0
	23年	31 345	61 711	92 1,056	48	
		10,322	21,333	31,655	1,425	18.4
12	22年	17 221	52 507	69 728	28	
		8,717	15,732	24,449	856	18.6
	23年	32 400	67 744	99 1,144	46	
		12,403	23,067	35,470	1,414	16.1
計	22年	20 266	54 583	74 849	26	
		21,910	53,533	75,443	2,371	19.0
	23年	30 336	65 743	95 1,079	45	
		30,873	60,387	99,224	4,083	16.9
22年対23年比		141	128	132	172	88

注. 上段中一日平均は平均を示す。

未 済 車 (一日平均)

	10月	11月	12月
22年	20	24	11
23年	17	20	11

裏面白紙

省 輸 運

町域上下各二本の輸送の遅延となり、貨物の動きは最高値に達し、中継車数は加衣の如く十月は前年六三%、十一月は前年四四%、十二月は前年五四%という高率の激増を示した。

一 中継時間の短縮

貨車中継時間の短縮に努め、何れ不況に因る山手各線の遅延制限或は長可以遠行貨車、新小若以遠行貨車の平均高なりう團を持ちつゝも、これ等悪条件を克服し、日鮮管内作業の負荷をものともせず、これが排由に努力し、二十三年三月調査の貨車に比し、十月は同し、時間であつたが十一月には一車平均一、五時間、十二月には一、七時間の短縮をなし待た。

次に排由手車により中継時間を短縮したものは、
 A、長可以遠行貨車を多数抱擁し、これが排由に努め田畑線由常磐線迂廻輸送をした。本迂廻輸送の手配は下りハンフ線に収容中のものを下りハンフ機で上りハンフ線に轉送し、これを上り組戻機で組成するもので、他の作業に多大の影響を與える。その実績は

十月	一〇輛列車	四〇二車
十一月	七、	三三〇車

B、乗積変化により中継時間を短縮し併せて田畑線の構内作業を緩和した。
 その実績は
 欲乗原行貨車を一括乗積運送（加衣車数報告）

裏面白紙

橋内関係灯前年実績表 (一日平均)

種別	月別	10月			11月			12月		
		22年	23年	対比	22年	23年	対比	22年	23年	対比
中越車数		1467	2389	163%	1881	2711	144%	1848	2842	154%
中越時間		11.2	11.2	100	11.2	9.7	△15	11.2	9.5	△17
ハンマ 送車数	上	894	1441	161	1269	1587	125	1216	1649	135
	下	876	1259	144	1026	1332	130	984	1421	144

中越時間前年22年欄に23年3月調査の実績

職種	種別	定員	現在員	差引不足数
連結手		293	267	26
転車手		48	42	6
予備機関手		101	95	6
操車掛		72	65	7
信号掛		121	114	7
車号掛		54	45	9

川口貨物中越概況 (大宮駅)

年月別	種別	到着車			發送車			中越個数			十八時 未済車	作業人員				一人当り	
		種合	代用	計	種合	代用	計	車内	積荷	計		荷役手		臨時人夫			計
												昼	夜	昼	夜		
昭23年10.11.12月	一日平均(A)	26	53	79	42	47	89	521	1427	15348	20	69	35	6	110	140	
昭22年10.11.12月	一日平均(B)	23	37	60	24	41	65	433	10414	10897	24	63	31	2	96	114	
昭23年5.6.7月	一日平均(C)	25	47	72	29	47	76	467	11774	12241	40	68	32	4	104	118	
	A対B	113	143	132	175	115	137	120	142	141	83	110	113	300	115	123	
	A対C	104	113	110	145	100	117	112	126	125	50	101	109	150	104	114	

裏面白紙

省 輸 運

裏面白紙

新小石行貨車を一括乗組編送 (別表乗組報告)

なお又利便輸送のため中央線下り乗組編成をも行つた。(別表乗組報告)

乗安 員 備 係

新製採用ストッフのため管内従事員は各線共定員が充足されず、特に連絡手は大数の不足人員を生じ、取扱量増加により一層の加車労働をなされる結果となつた。

四 小口貨物中継編成

小口中継は到二十二年同月に比較して見ると、到着車に於て三二%増、發送車は、三七%増、中継回数に於ては車内中継二〇%増、積替中継四二%増と激増振り起を示した。小口本所車は八三%にまで低下した。

以上本運輸助間中における貨運は全關係職員の努力により好ましい結果を挙げた。ことは衣彩に堪ふるものと認め上申する。

○新製見検車場

概要

新製見検車場は關東、東北、上信越と東海以西とを結ぶ貨車検査の大橋門であり、その位置は列車数において最著一日一八〇本二五〇〇輛をいし四〇〇〇輛を、ここで検査如何か速りに検査全貨物検査の割合を次するといふも是言でなく、その検査はけたし且大なるものである。今同第二次貨車生み出し運動が實施されるや本省、局の貨車検査を統一行に移すと共に、所在検査場を統一行に移すに荷主、陸上輸送局力等の協力を求め、各部分科官の無任努力、自らの協力を挙げて外第一天運動の成果を

板車、貨車停泊、中継時用車、小口貨物整理車数(7代(一)平均)

年別	種別	取板車数	貨車	貨車	小口貨物	小口貨物	小口貨物	記号
			中継時用	停泊時用	整理車数	中継個数	未整理車数	
22	10	3401	103	22.4	628	10613	46	
	11	3466	97	23.3	653	11903	15.0	
	12	3496	97	22.9	647	13235	13.0	
	平均	3454	99	22.9	642	11917	10.9	
23	10	3488	833	22.7	687	11780	2.5	
	11	3526	80.9	22.7	68.8	12804	33	
	12	4009	8.21	23.1	73.9	14228	8.4	
	平均	3674	8.21	22.8	70.5	12937	4.7	
比較	10	88	△197	0.3	5.9	1167	△2.1	
	11	60	△1.61	△0.6	35	901	△11.7	
	12	513	△1.50	0.2	9.2	993	△4.6	
	平均	220	△1.70	△0.1	6.3	1020	△6.2	

△印は減を示す。

尚定員1420名に對し、現在員は1288名で差引132名の不足である。

裏面白紙

省 輸 運

充分活用し特に疎産物の販入設備である貨車中継時間の短縮、牽引効率の最大限發揮、各種事故の絶滅等を主な責務と自とし、この諸人員不足による悪條件をよく克服し、全従業員が、一身の努力をこらした結果貨車中継時間は一車平均一時四分、貨車停留時間は一車平均一時一分とそれより第二次に動し大巾な短縮をなし、小口貨物の中継は全期間を短縮して未整理品を生ずることなく絶大な成果を挙げた。更に運轉事故についても聯合待避において極めて優秀な成績を収める等各職にわたつて飛躍的な好成绩を待望しつつあるのは幹線部の刷新な計画と全従業員の努力によるもので他の快報として推薦するに余りあるものがあるから大臣表彰方せん該職にす。

○足 利 縣

足利縣は南毛地方の活潑なる商工業を反映して一日平均發着二四車の中継時間として和算多い数量を取扱つてゐる。一億二千万円輸送の目標を遂進期開始せらるゝや幹長以下全員奮起して前年実績を突破すること、標準停留時間を短縮する責務を遂行することを標榜として亦運送業者と粘り合い協力一致して貨車運用効率向上に努力した。

月	標準	実績
七月	一四・五	一一・九
六月	一四・五	一一・八
五月	一四・五	一一・五

裏面白紙

月 別	種 別 年 別	取 扱 数 量				扱 平 数	作 成 時 間 分
		送		着			
		申 数	取 数	申 数	取 数		
10	23年	130	1606	275	3953	314	11.3
	22年	126	1656	524	7277	540	30.3
	比	4	50	[△] 249	3324	[△] 226	190
11	23年	102	1267	314	4440	343	10.7
	22年	99	1350	441	5254	453	12.5
	比	3	93	[△] 127	[△] 814	[△] 110	[△] 18
12	23年	101	1658	367	5282	477	10.7
	22年	79	1301	387	5060	370	10.7
	比	22	243	[△] 22	222	37	[△] 78

裏
面
白
紙

運 輸 省

八月 標準 一二〇
 九月 実績 一一・八
 上記の如く九月水害のため標準十二時前に到し、九時間の超過で止むを得ざる
 事出に起因していか、第一次以来完全に目標を逸かして下廻つており且又引續き
 本第二次成績は次の如き優秀な成績で更に一億三千万吨輸送に到し成績顯著と信
 ずるから推奨する。

○秋葉原線 一 概 要

本運動展開に伴い第一次直車生み出し運動に引續き夜間作業を強力に推進した。
 特に十二月八日から三十一日迄は徹底した夜間作業の計畫を樹立し、これがため
 第四四八一單機を三十分繰下換けて貨物車の入換を圓滑に行われしめ、又第一五
 列車を大呂探取を二十分繰上りて夜間荷役をする計畫を樹てた。
 此の夜間作業の計畫は三部作業とし、第一回作業は十六時三十分より二十時迄、
 第二回作業は二十一時二十分より二十三時三十分迄、第三回の作業は翌朝五時か
 ら七時迄として勞務負は別部隊を編成し、大体十名乃至十五名を充當して徹夜勤
 務とし、夜間より早朝にかけて三十車取卸を目標としたこれがため貨車停留時間

裏面白紙

第二次貨車生出し運動期間中の実績

月別	種別	到着車	到着取数	積平均	使用車	發送取数	停留時間
10	22年	134	1591		55	582	
	23年	4153	49321	35	1691	18054	17.5
	比率	146	161	184	133	136	11.3
	22年	101	1188		45	490	
11	22年	3034	35644	18	1350	14688	14.6
	23年	110	1272		59	622	
	比率	108	107	78	130	127	120
	22年	94	1018		44	498	
12	22年	2909	31549	12	1355	14817	14.7
	23年	129	1483		62	635	
	比率	134	145	183	140	133	11.8
	22年	75	1014		43	415	
計	22年	8773	97759	16	3976	42763	14.9
	23年	124	1449		59	613	
	比率	130	136	150	135	132	11.7
	22年	11346	133458	24	5369	56390	17.5

本表は月間の取扱数量を示す。上段は一日平均

夜間荷役実績

月別	種別	小口種車	車扱	計	一日平均
10		213車、714t	385車、14654t	598車、15368t	19車、173t
11		43車、135t	131車、1817t	174車、1952t	6車、65t
12		418車、1445t	1004車、11717t	1422車、13162t	46車、425t

休日荷役実績

曜日	小口扱		車扱	
	到着車数	取卸車数	到着車数	取卸車数
12月5日	26	25	94	105
12日	26	26	118	106
19日	24	24	83	84
26日	34	27	89	73
12月一日平均	31	31	96	97

種別	総到着車	内150列車到着車	総到着車に占む比率
10	4153	1073	26%
11	3288	1094	33%
12	3905	1148	29%
計	11346	3315	29%

一日平均36車が150tに2到着に占む割合は前年47%に到着に占む割合。到着時刻150t—20.56 470—4.24

裏面白紙

省 輸 運

裏面白紙

昭和十一年運輸中の平均一七、八時間に對し本期は一七、五時間に壓縮した
 なお前年同期に比較して行商時間を短縮出来なかつた理由は、七月の時刻改正
 により第一五〇列車の人込を稀薄にした關係上、如何なる手段を講じても短縮
 することは困難な實情であつた。

次に何故而て本線の輸送すべき貨物は休日の荷役刀低下を極力防止し別表の如き
 成果を挙げた。發送到着に於ても加夜給如く柏宮の増加を示しており、未済
 貨は前年同期に比し七分増進しているが、これは十月中の生甘藷の引取不
 及及び十二月中の輸送制限による木材の到着等により荷役を阻害された爲
 である。

以上此の概略せる就中にも拘らずあらゆる困難を併發して未済貨重運停滯時
 間も昨年の最小限に止め良好な成績を収めたことは全職員その趣旨を体し職
 務に精進を盡した結果であり衣彩方を上申する。

○ 高崎探査部 一 概 要

高崎探査部は高崎官埠部の輸送上の中樞を占むる地位の重要なことは他言を要
 しないが、向探査部各員はよくその重要性を認識して官埠部と密接な連絡を
 とり輸送効率の向上に努めた結果前年の生み出し運輸にも局長表彰をうける
 光栄に浴したのであるが、今次運輸に入るや更に一段と奮起、足場、照明等の
 設備不元分の患除けをよく完成して、入換作業方式の再検討を行い或は無難な
 作業を敢行して次のような優秀な成績をあげた。

運 輸 省

中継及停留時間調査

(一、四、四)

年 月 別	種 別	中継実績		停留時間	
		取込車数	平均 中継時間	留品 取込車数	平均 停留時間
10	25年	1475	8.6	7	28.0
	22年	1121	1.4	5	56.4
11	23年	1491	6.9	7	20.9
	22年	1135	7.4	6	56.6
12	25年	1470	8.5	6	18.4
	22年	1541	7.4	7	33.8

裏面白紙

省 輸 運

中継時間短縮にこりたる方東
一 輸送力亢進に重荷をおよぼし人候毎日の半引不足防止に劣の運前前に比し九〇
と云う成績をあげた。

二 上、下移送間接を削減に際して増殖し中継時間の短縮を計ると共にさらに中継
時間延長或は牽引不足となるものについて部分解人換機を以て前部分から直接
組取に組込んだ。その実績十月三〇日、十一月二八日、十二月一八日計七
六八車

三 長時間停留車をなくすための毎日一回特別に管内巡回を行いその處ある貨車を
発見すれば列車を指定して併走せしめた。

四 何期到着車は一五七車あつたが、比較的軽易なものは列車から解放せず替備掛
か手組して發送した。その実績七六車

停留時間短縮に取れたる方東
一 飯沼入石炭機車は大宮操から予報をうけ、車數電線その他を徹底的に改善し
て取組計費に費した。

二 高崎第二機橋區蔵川支線及長野原駐泊宛發送となる石炭の計畫表を徹底的に
ら交領しておき到着車を吟味してこれを入庫せしめず直接發送處理をした。

その実績を不せば蔵川宛六二車、長野原宛三八車で入庫後發送に比較すると二
四二四時間の短縮である。

以上の実績からその成績顯著なものと思われらるから大臣表彰方せん職員のたい

裏面白紙

運輸省

五 報 安 報 報

局及び官庫部分外等として一日二、〇〇〇兩から二、五〇〇兩の出入貨量を操縦
 配し組立等として多くの地方列島の組立及び沙苗、川崎商會貨車の築結作業と
 一日三五〇〇兩から四〇〇〇兩の小口貨物の中継作業を使命とするこの際は今
 の運輸に對する貨物輸送の便益と同時には準備方策として關係業務の機關の參
 照を求め、有用な貨物の運用促進について協力を要請しついで荷主業者との打合
 會を開催しこれに徹底と協力を求め更に各事務室に任夫々關係の實績表を揭示し
 て日々これに依り加え運輸の資料とした。たまたまこれに併行して九月二
 十一日より代用車の非常運行期間が開始されるや貨物上家における小口積車の仕
 立を中止して運取距離の長いホームに搬出運送代用車の利用に重點を置いて積取
 効率の向上と仕立車数の削減に努めた。又本卸車の解消については荷役力と卸場
 の有効使用にあり點を考へ引取の迅速を第一條件としてこれを強力に推進した。
 沿岸港については沿岸港の負擔を減らして貨物輸送一名を常駐して荷役の促進を圖る
 等の措置を講じて貨物停泊時間の短縮に努め特に十一月を貨物全体を包含した部
 所別無事成月間として關係全従業員を各課、課内、貨物關係に三分して審査員を
 定めて成績を審査し優良な箇所を賞與する等の方法によつて業務の全般的
 向上に拍車をかけ一層目的達成に邁進の結果各部固にわたつて別表の通り良好な
 實績を挙げつゝあり、この重要な部門を激勵せしめず守り進んでいることは部長
 以下關係従業員の熱意と努力によるもので他の快報として推薦することに足るもの
 あるから大臣表彰方せん敬願したい。

裏面白紙

181

貨物取扱実績 (一日平均)

種別	22年			23年			対前年割合
	10月	11月	12月	10月	11月	12月	
使用車数(輛)	19	14	14	20	12	16	99%
発送込数	298	237	233	311	197	255	98
到着車数(輛)	22	22	26	34	27	33	131
到着込数	256	346	405	506	417	496	127
小口中継込数	3928	3988	4221	3966	3693	4278	97
未卸車数	10	15	19	12	9	8	75

構内関係実績 (一日平均)

種別	直進車	入直進車	中継車	沿業 津取	取車 扱数	一車平均 貨重	仕時 間	停留 時間	(5 時 差)
22年10月~12月	955	65	526	124	838	76			2.1
23年10月~12月	785	99	568	137	934	6.1			1.75
対前年割合	82%	152	108	111	111	8.0			8.0

裏面白紙

運輸省

○ 山 川 線
貨 車

當線の取扱量は別表の通り較前大谷月前年比し相當の増加を來してゐる。この強
調に對しては荷役体制の強化により貨車運用の促進を図り、一億三千万噸輸送を完
遂するため本運輸制中強力な荷役延長作業を実施した。

即ち七三列車（階田川各十五時四十三分）の到着車のうち荷主と連絡して當日取卸
し、引取可能のものに對しては夜間延長作業を実施することの方針を決定し、先づ
所定到着時刻で到着してからの列車を併合し何夜線への入線が十七時前後になるの
で、本列車出端を三十分繰上げ、十五時十三分着とし、労働員の遊休時間を長く
することゝ、一車でも多く荷卸が出来より本列車が田端で組成されるのを電報
で打合せの上、到着係一名か出端迄出向き、一車毎に入線場所を調査し、白昼で衣
力全の束を講じた。

従来も石炭部では右十の夜間延長作業を実施していたが、以上の手配により本格的
な延長作業を実施するには日通労働員の勤務体制を二部制に切換え、専屬労働員を
十五名乃至三十名程度配置した。

その結果夜間荷役の貫通は別表の通り鮮かしの成長を収めた。なお十二月中の荷役
車数の減少は石炭の到着が前年一日平均に比し十七車減であつた爲である。

次に米貨車が前年増加してゐる理由は七月の時刻改正により列車編成によるもの
が増加した結果である。

貨車停留時間には夜間作業を実施した結果大幅の短縮を見たことは、當線の如き夜間

裏面白紙

前年対実績表

年月別	種別	到着車	到着回数	未印車 (一日平均)	使用車	發送回数	夜間荷役数	停留時間
十月	22年	165	2,616		78	1,291		
	23年	5,102	81,101	30	2,432	40,009	0	26.4
	比率	170	2,776	52	104	1,649	27	26.8
十一月	22年	186	2,916		88	1,456		
	23年	5,589	87,474	41	2,642	43,683	0	27.4
	比率	184	3,024	49	126	2,021	23	25.5
十二月	22年	158	2,510		93	1,489		
	23年	4,897	77,806	29	2,870	46,167	0	28.2
	比率	199	3,282	51	111	1,777	12	26.8
計	22年	170	2,681		86	1,412		
	23年	5,588	87,381		2,944	47,859		
	比率	184	3,027		114	1,816		
		108	113	(") 38	119	111	561(6,307)	1.4

注 本表は月間取扱数量を示す
上段は一日平均

裏面白紙

省 輸 運

○

後進せる管内作業と、各係有用品の収取の多い部として、は必竟全職員の並々ならぬ努力の結果であるとの認め、表彰万詮該部たい。

一 概 要

貨車生み出し運動の推進をなすものには、石炭積込米卸一掃による貨車の運用効率向上と、機関の修繕に当惑すべく、機関車の整備に万全を期するにある。右の方針により、次の実績を収めた。

A. 修 繕
 富岡修繕所は輸送力向上のため機関車の保守並に運用に努力し、九、十、十一月中次の好成绩を収めた。

月	月間走行社	一日平均	一日平均	一日平均	一日平均	走行社	故障件数	故障率
九	11,000	440	474	1,140	1,140	1,140	0	0%
十	11,000	440	474	1,140	1,140	1,140	0	0%
十一	11,000	440	474	1,140	1,140	1,140	0	0%

回 臨時貨物列車の運轉社
 剛毛線は桐生小山間特快佐野小山間水戸線について多くの要請あり次の成績である。

九月 一六八九軒 十月 三五七九軒 十一月 四三〇四軒
 以上の如く運轉關係者と修繕者とは一致協力日常定期のみならず機動的輸送の長成績を収めた。

裏面白紙

省 輸 運

なお休車後迄到着は次の如く入場車に相當するものを整備復舊している。

九月二十日 〇 〇 八 三 五 工機部修山系不良による干渉管接手漏れの困難作

業を二日間十五人工で完成した。

九月二十六日 2 5 9 7

機内入換中石滑機座滑金割損で困難な修繕作業を部

九月廿五日 6 8 6 8 8

品を取寄せ十三日で復舊した。

十月 六日 2 8 6 9 0

踏切障害事故で左ピストン坑受破損四月間十二人工
で復舊した。
機内で激突事故のため炭水車大破、入場手配のもの
を38660（入場待）の炭水車を補充連絡、二日
間十人上て復舊

木車一輛
當り一日石炭消費量は約九〇屯に達するため給炭装置は機械式を必要とするが
依然押上式のまま、且府炭場の閉休も轉車台を跨いで分散する實情にある。
實績は次の通りである（一日平均）

月別	到	着	取	卸	未	卸	人員	標準 坂量
十	五	五八五	五七五	二〇〇	二八	四九	二八	九五
十一	六〇	八八	五七	九〇	三〇	五五	九三	七五
十二	四六	一七六	六〇	二二〇	〇	四九	二〇	九五

この様に成績良好で奇異するところ大なるものと感うから推薦する。

裏面白紙

省 輸 運

○常陸大子機関區

一 概 要

一 滞貨一掃に協力

水戸管内の滞貨たる水郡線各線は、常に滞貨の山をなし、これか解消は容易なものでなく、貨物担当者のみ苦心に妥ねべきでないという見地から、本機關區は自ら進んでこれか一掃に協力を申出で、祝祭日の炭薪休業の除は、空車を水郡線内に入れるか、此の場合機関車、乗務員等の面における凡ゆる障害を退けて臨貨、不定期を速轉し滞貨の一掃を計り、貨車運用促進に寄與した。

一 本局管内の滞貨一掃に協力

本局管内の滞貨一掃に協力して定期列車の輸送にも手抜き、一部列車停止の計畫さえ考慮される程の危機に陥つた。此の時常陸大子機関區は官理部の要請に欣然應諾し、貨車なる一兩を約四ヶ月の長きに亘つて貸出して石炭輸送に側面的に協力すると共に、自區は機関車の修繕に全力を盡し、常陸線區の運輸に如何かの支障も及ばさなかつた。

一 機関車の修繕強化

貨車生み出し運動には動力車の整備強化こそ最も重要な要素なりとし、予備機関車を始め、全機関車の整備に先鞭を期するため、全員一致協力し次の項目をスローガンとして修繕能率の向上に努力し、別表の如く臨貨、不定期の運輸に全力を挙げた。

1. 機関車故障の早期発見
2. 機関室内の整備

裏面白紙

木郡線臨時及不定期列車運転回数調

種 別 月 別	常陸大子	磐城棚倉	常陸大子	水	磐城棚倉	磐城石川	常陸大子	水	常陸大子	水	合 計
	間	間	間	間	間	間	間	間	間		
	1350	9350	9350		9358		1358		1352		
	1359	9351	9351		9353		1351		1359		
23年 7月									31		31
8月			2						31		33
9月									30		30
10月							2		31		33
11月					1		13		30		44
12月	4						31		31		66
計	4		2		1		46		184		237

木郡線 水戸線
 23年6月改正前 列車数 5 定数 253 運轉回数 118
 " 7月改正後 " 6 297 138

実績表中9000台の列車は設定なき純然たる臨時であり、不定期列車もその殆んどが機関車の裏付けがなかつたに於て、区費一同の努力により運転を強行した。

裏面白紙

運輸省

3. 俄國車庫の備況防止
4. 支那管内の整備

5. 俄國車庫灯火装置の整備
6. 俄國車庫保結防止

なお、俄國車庫の運轉無事故表彰期間は三十六ヶ月であるが、昭和二十一年一月二十四日から本年一月二十三日までの長期に亘つて無事故を繼續し、遂に金牌を獲得出来たこと等、必死隊員一同時局を認識して渾然一体となつて職務に精勵した旨を記す。

以上により優良俄國車庫として表彰方送願したい。

○八土子俄國車庫

一 概 要

當車庫は本運動員地せられるや、局長以下全員一致協力貨車の修繕に全力を傾注し、即修の強化、修繕車庫の合理化による休車時間の短縮、修繕能率の昂上、局部修繕強力遂行による工價節入増進の達成等により本期間中、實に一、八六九兩の貨車を生み出したことは本運動に奇功を奏せんと認められるので表彰されたい。

○新橋管轄部通信課通信係

新橋通信課

横濱

國府津

新橋

一 概 要

裏面白紙

検 修 実 績 調 査

八三二検査区

[1] 検修車の伸びの合理化及び検修時間の短縮
 検修車の補修回数及び補修回数之合理化、或は改善による検修車の消化率に於ては、抑修率の引渡迄の時間を圧縮し、定積

月別	種別	抑修率入積 迄の一車平均 時間 (A)	入積より落成迄 の一車平均 時間 (B)	落成より引渡 迄の一車平均 時間 (C)	合計 (D) A+B+C	23年2月の一 車平均所費 時間 (E)	飛行 回数 (F)	時間短縮時 延生比率 (E-D)×F %
10	仕立	10.30	10.26	1.49	22.05	27.04	906	180.04
	修繕	8.67	10.50	1.67	20.84	23.50	223	24.71
11	仕立	11.50	9.93	1.34	22.77	27.04	928	165.25
	修繕	10.36	8.79	1.73	20.88	23.50	255	27.82
12	仕立	9.47	9.59	1.65	20.71	27.04	1045	274.85
	修繕	8.85	8.70	1.51	19.06	23.50	243	44.90
計								719.57車

[2] 抑修率強化による生み出し実績
 修繕部に収容せし、橋内留置中に修繕を待たせし、修繕部に入積させしめるための待修車の削減に依る。

月別	抑修率 回数	修繕部に収容し 場中の待修車の一車 平均時間 (B)	抑修率による 生み出し延車数 $\frac{A \times B}{24}$	記 考
10	36	10.34	15.51	入積より落成まで
11	37	12.09	18.64	実修繕時間を除く
12	38	10.36	16.40	
計			50車 55	

[3] 雨漏貸車整備による生み出し実績

月別	高割当 回数	修理回数			工機部入場程度の上を 入場せしめた場合週送在場 最低三日と看做した延車数
		工場入場 程 度	区 修 程 度	計	
10	10	11	28	39	33.0
11	10	13	36	49	39.0
12	—	15	40	55	45.0
計					117.0

[4] 高別修繕の強化による生み出し実績
 工機部入場を要する各部修繕の能力消化に、入場車を減少せしめた。

月別	高修施行 回 数	工機部に入場させ在場の場合週送在場 を最低三日と看做した延車数
10	111	333
11	106	318
12	111	333
計		984

[5] 修繕休車の減少状況

	第二次期 10. 11. 12月	第一次期 5. 6. 7月	22年同期 10 11 12月
休車回数	152	351	332
一日平均	1.65	3.81	3.61

資材待作業の割合による休車の合計

[6] 仕立及局部検査並修施行実績

月別	種 別	標準割当 回 数	施行実績	施行率
10	仕立検査	950	906	95.5%
	局部 "	95	117	123.0%
	純修繕	前年割当 206	249	121.0%
11	"	950	928	97.6%
	"	95	128	135.0%
	"	173	224	129.5%
12	"	950	1045	110.0%
	"	95	144	151.6%
	"	190	249	131.0%

生み出し車数計 1,869

裏
面
白
紙

運輸省

○宇都宮通信區 一 概 説

配車指令電話は終戦直前の空襲により、外線は寸断され小電話は各所において騒音と共に廃失し、全面的に通話不能となつたが、その後通信関係者の並々ならぬ努力にもかかわらず保守資材の不足と品質劣悪等のため障害後出し殆んどその用をなさず配車通信は舌痛を忍んで全部交換電話に依存して来た。しかるに本年度貨物輸送目標達成の一環として實施された配車通信整備期間に新橋管地部が模範官地部に指定され、上局より交付された豊富な資材と關係者の晝夜をわかつた努力により、用を為さなかつた配車指令電話も終戦前以上の好成績をあげるまでに復舊し、貨物輸送に一大威力を賜ふ。あまつさえ要員の節約に資し、交換電話の使用を緩和し得たことは通信関係者か貨物輸送の重要任務と通信不備の責任を痛感し後進作業に献身的努力を傾けた結果であつてその成績は極めて大なるものがあるからそれぞれ大臣表彰方詮議願いたい。なお実績は別紙添付の通りである。

高度に組織された鐵道においてそれを一つの規律の下に整然と運営し高率能率を保持していくためには一時といえども缺くことが出来ないのである。配車通信であつてその使命は正に人体の神経にも比すべきものである。

「第二次世界を生み出し運動」實施に際してこの通信區は第一次運動の趣旨と總論とを生かすと共に更に一層これを伸長させ輸送通信を確保するため、有効適切に實施計畫を掲げ職員一向一致協力この目的達成に努力した。その結果「施設の整備改善」にあつてはあらゆる工夫をこらし實施した。主たるものは次の通りである。

裏面白紙

運輸省

1. 通信施設の障害を著しく減少させなむその確保時間もまた削減させた。
2. 従来から増設の必要性を認め、いた十五ヶ所に指令電信設備増設を完了した。
又指令電信設備の維持拡充を著しく改善向上させた。
又電信交換機の機能を十分發揮させた。
又電線設備の整備を完成した。
以上各項を實施し、現通信施設の機能を完全に發揮させることが出来た。又認可
上争の促進にあつては關係者と密接な連絡によつて迅速に施行し現施設を著し
く改善した。なおこの期間中に官報部主催で設備の保守審査を實施し、保守課
長官の技術指導と保守費の向上を画るがたわら施設の最高機能發揮につとめた
以上の結果守備官報部管内の列車の遅延、列車の運轉整理は甲すに及ばず官報
の補佐、出資状態の進捗監視指管に注意を争務連絡に十分寄與し得たものと認
む。

又本邦能中の電車運効率は第一次の場合に比較して二%の向上を示したのも輸
送通信が原因であつたことに起因するものと思はせられその功績實に顯著して特
率に供するものと認む。

裏面白紙

1. 解 行 三 日 時 間 の 定 義

時 間	中 途 回 線	目 録		一 件 当 理 解 時 間
		最 高	最 低	
五 五	四 〇	四 四	四 四	二 三 年
一 〇	〇	一 三	一 二	十 二 月
八 一 八	一 〇 〇	九 二 八	七 七 二	% 決 定 率

2. 解 行 三 日 時 間 の 定 義

時 間	中 途 回 線	目 録		一 件 当 理 解 時 間
		最 高	最 低	
一 五	五 〇	五 四	五 〇	二 三 年
四 〇	〇	六 八	五 五	十 二 月
七 三 三	一 〇 〇	八 二	九 〇	% 決 定 率

時 間	中 途 回 線	目 録		一 件 当 理 解 時 間
		最 高	最 低	
四 二	一 三 五	一 五 〇	一 三 五	二 三 年
二 〇	〇	七	七	十 二 月
七 五 三	一 〇 〇	九 二 八	六 五 四	% 決 定 率

時 間 定 義 時 間 短 縮 定 義

裏 面 白 紙

省 輸 運

配車通信整備、活用模範管理部署定月間に対する実績

◎新橋管理部署

一 當部に於ける配車指令電話の通話成績（十月対十二月比較別表）

指令電話については配車當直員が従来より毎日一定時間を定めて自発的に通話状況の調査をしていたが、特にこの期間は一、二週間毎に亘つてこれが試験に協力した結果実施前の完全通話率は五二%程度であつたが、十一月中逐次改善整備され十二月はほとんど完全に近い九〇%の成績を挙げ得た。

ニ 実施事項並びに実績

(1) 活用法 公報協定事項の強力推進

(2) 重 績 貨車運用効率の基礎的條件である貨車停留時間の短縮及び末端御車については十一月中生甘藷の無計画殺到によつて若干の成績低下を見たが、逐月上昇線をとどつて別表に示すように貨車運用効率は毎旬三〇%以上の好成绩を収め最近では最高三七・四%の実績を計上する等逐次向上しつつある。

(3) その他

通信施設の不知重によつて配車指令の一本建を崩して函附津分室による二本建塊車集配を実施してきたが、今回の完成によつて同分室を廃止し本部（指令とした）準備係員の通勤その他の都合上其餘の廃止は一月二十日迄延期した。

裏面白紙

鐵道總局業務局

施設に対する改善希望

- (1) 東京備見芝浦浜川崎線及び新備見横浜港線と國府津久里浜線及び三島伊東線はそれぞれ一ボックスに二回線収容しある爲、両回線の同時使用か不能であるからこれを一回線一ボックスとすること。
- (2) 現在集配は相互隣接性があるのみでなく集配表は長さ一米大のものであり持ち運びが困難であるから各回線相互に接続とする外別紙圖面の通り改善すること
- (3) 指令電話の設備のない次の駅及び箇所に対し設備すること
高島(貨物)、横浜市差、瑞穂、新興、浅野、安香、大川、扇町、矢向、向河原川崎河岸、鹿島田、東京市差、函南、來呂、谷城、茅ヶ崎(貨物)、戸塚(車号)保土ヶ谷(車号)
- (4) 次の連絡社線に対し指令電話の新設をすること
東武鉄道(東上線)、西武鉄道、相模鉄道、駿豆鉄道、小田急電鉄
(設備に対する各社線からの申請は別途関係の向で取巻手續中)

裏面白紙

運輸省

細別 実績一

一、はしかき 陸軍通信整備局用機軸官用機軸の運送についての実績報告

本年度の概況に於ては此の一年間の遂行に協力すべく各通信隊の目標を指令官に指示し、且、指示官の整備に集中した以下、日実施作業及実施前後の成績等を評述する。

一、買状調査

指令官の整備運動買状調査の使用可能率は約七十五%であり、運轉及び買状指令官による指令が、取付時の不備となり、又、買状調査に依らなければならぬことも、度々あつた。特に買状調査は使用可能率が低く、為に買状調査に依りて買状調査を改善しなげ

買状調査の運送に於いては「第一、買状調査の運送」が殆ど八月一日より十月末日に到るまで買状調査を詳細に抄つて履行し、徹底的に障害の原因を採究した。買状調査項目は左記の通りである。

1) 絶縁抵抗の測定

之は電氣機軸から外に電線からこの位の現れ失はれてゐるかの測定である。一例を挙げると、沙留傳令沿岸伊東、沿岸等と通話が出来ないことが時々あつた。

2) 通信線路

通信線路では戦争中から電柱について居る碍子の清掃や破損した碍子の取替等

裏面白紙

省 輸 運

か殆んどして居ない為、殊にヤブレイキかかゝつた際に、飛散を鐵粉等か、付子に附着して電流が通ずる様になり、此處から洩れるやうになつて居た。特に、線路内及び其附近の最もこの弊害が激しかつた此の封束として、全管内の付子河地及び一万八千個の付子取替が必要であることが判明した。

小通信線路である都合、附近の橋木が、取替中から充分取替つて居なかつたので、之が通信線路に接觸して電流が洩れる箇所が相當あつた。従つて此の様な通信線路の純地周邊の樹木伐採が必要となつた。

(一) 指令電線装置
之は王たる需要先か、遠道に届かされて居た為、取替中から其製作が中絶して居た為、取替の必要があつても、不可能の状況が續き、或は老朽して電流が洩れ、約七十%新品と取替へる必要があつた。

(二) 引込線
電柱と指令電線装置とを連絡する電線路を引込線と云つて、柱や根柢を造り、電流が洩れない様にゴムを被せてある。此の線も取替中ゴムの質が變質して、粗鬆となり、蒸氣とか埃りに對して電流が洩れるのを防ぐ能力落ち、約百三十軒新品と取替へる必要があつた。

(三) 通話能力の測定
之は通話電流が自分の電線から相手方の電線にどれだけ支け届くかと云ふ測定で、(一)項の絶縁抵抗と關聯して、上通の封束を實施すれば、大部分解決出来る。亦、通話官益によつてどの程度に電氣勢力に變るかの測定で、其の結果、極不良品か三十%位あることが判明した。

裏面白紙

省 輸 運

イ オシロ、クラブによる取替
 之は指守者が退出取替を要した時に通信線に送り出される電流をオシロ、ク
 フで漏れに抑り種々調整して其取替を最速の状態でとしたものである。

以上取替調整して判明した各取替所を修理するのに要する主要資材は次の通りであ
 る。

表取替用電線

二百五十個

電線取替

二百四十二個

ケーブル

二十個

引込線用コム線

十二万日木

端子

一万八千個

右の膨大な資材も届、本館の復旧期より十一月五日迄に完全取替完了された。

取替十一月一日より整備作業を施行し大体十二月迄に完了した作業内容は次の通
 りである。

イ) 端子取替及び端子取替作業

実施日 自十一月一日―十一月二十日

延 八上 二十日二十八

作業内容は本館の取替と端子取替である。

此等は全部責任へ登つての作業である。

ロ) 樹木伐採

裏面白紙

省 輸 運

實施期日 十一月一日至 十一月二十日
 延 八上 一十五日八

作業内容は前述の如く通信線路の復旧にさうな御木の伐採である。
 引込線引替

實施期日 自十一月五日―至十一月二十三日
 延 八上 一千八

作業内容は不長引込線の引替である。
 宿舎前設置

實施期日 十一月六日―十一月二十三日
 延 八上 九日六十六人

作業内容は宿舎前設置の修復及び調整で一例を挙げると子電話は全管内三百七箇中二百箇十二箇を新設に収容へた之によつて既設宿舎電話は百%、
 運轉、電力指令電話は五十%以上が新設となつた。其の他送出電話、附屬装置も、殆んど全部が新品となり戦災不復舊の分も全部復舊設置された

綜合試験
 實施期日 十一月二十四日―至十一月三十日
 延 八上 二百五十八人

作業内容は前述の試験調査の内容を縮少して實施したもので諸種作業が完全に實施されて居るかとうかを試験したもので大体満足の結果を得た
 以上十一月末日で全部作業が終了したか取替へた新品の電話機コム線等は戦後

裏面白紙

運輸省

の要而で戦前のものと比較すると性能劣悪のものであり、々不良部分が多いので十二月一日より十二月二十八日迄を試験期日と定め不備の點の修補調査に費した。十二月二十八日本省乗務局配車課長軍務局通信課長局長關係者立會いのもとに正式に使用開始した。

實施後の成績

整備の結果絶縁抵抗（電流の洩れる度合）も規定値の十倍以上に向上し通話可能率も一月には九十五%以上になり所期以上の効果を収めた（此の数字は反響音がない時も通話不能と見做したもので、真状は反響音がなくとも使用可能であるから實際の通話可能率は九十八・九十九%と考へてよす）

別表一、二、三に一月迄の配車、連轉、軍方の通話可能率の向上をグラフで表示する。同此の結果一月二十日陸府所の配車派出も三名を残して十七名薪橋在勤となり此の面でも如何に効果の絶大であつたかを示して居る。

其 結 言

十月二十日より十一月二十日迄電管課部が秘電管課部に指定され通信設備強化運動が實施されるに及び指令電報の整備の試みにして重點的なるを再確認し四ヶ月に互る豊高なる資料に基き十一月二十日迄に完成することを深く期したのである。

同此の同十月二十七日附部協会の如き指令電報の保守の責任者を指定し整備期間中の技術員の配備を完了した。爾後數回にわたる慎重なる打合せの下に分隊の工事に全る迄其趣旨を徹底し關係者全員夜間作業も運んで強行加うるに休日等も返上し黙々疾くまじき努力を重ね遂に予定の期間中に戦前の状態に復することが出来、列車運轉輸送に奇與するところ甚だ大なる効果を収め待たのである。

裏面白紙

運輸省

右は最悪なる労働條件にあり乍ら一般通信設備の保守を妨げ並びに工率作業を擔い
兵上更に悪化する労働をも取へて辭せすに本指令電話整備運動を達成し待たので
あつて管内通信従事員の労働に對しこゝにその労働の必要があると思はれるの
で表参方を慎重に設けられたい。

向王安探車編内外車配直車用通信設備並に高聲電話設備の整備は新編見探車
場通信設備改善委員會を設け昨年十月初増設或は修補調整を實施済みである。

裏面白紙

運輸省

特別頁二

電信通信整備、活用快報官報部指定に伴う電信連用系の員数報告について

各年十月二十一日歳次第八二二號による自治体について電信連用系による配車關係電信の維持の責成と次の通り報告する。

記

一 電信連用の増加取扱いについて

電信連用の増加取扱いについては、各年七月「電信生み出し運動」實施の際電信統制の改善と能率化を圖ると共に電信連用の利用について取扱各はもろもろ、一般利用者の協力を打合せた結果、電信連用の利用状況は著しい増加をみるに至つた。

(別紙二)

更に配車通信整備、活用快報官報部指定に伴う電信取扱關係を以て次の各項を實施すると共に電信連用利用者に対しては、各種會合の席上その他の方法を以つて又關係者から直接各現場に同様に特別取扱の周知徹底に努め利用者、取扱者の密接なる連絡協力のもとに運用能率の妙を最高度に確保せしめるよう努めたので電信、電話とも頗る整備なる成績をみるに至つた。

又、各年七月の會合の機会を利用して、課長、助役、主任等は所屬の電信、電話等に對し官物運送の重要性につき教育しこれに認識の徹底に努めた。

裏面白紙

省 輸 運

て履行された通信整備月間と並行して整備、活用機観官機部指定に件ない通信系、配
車系と六八十線間の割合を有の上、整備手となつたか、施設方面の献身的努力によつて
て幸にも計画中に完成整備が行われたので、十二月二十五日節報にも掲載（掲載三）
管内全般に達達し全国的に使用を開始することも今後程度方について特に機観の
愛護と活用に努むべき、採守者と連絡し、この機観の能力を遺憾なく發揮するよう努
力を促した。

これにより配車未では、二年有餘に亘る國府所在地の官機部配車協力を一月二十日を
以つて終了、一凡のな本即指令が行なわれるようになった。

指令機観の完全後備は遠回運輸上特設の向上せよとせ百數十村に亘る管内の距離を極
度に縮短したかの念がある。

指令機観の後備を期として、これが削減の利用状況は別紙四の通りであるかこの成績
は逐次向上しつつある。

高聲電話について
高聲電話については、一般各局にはもとより、特に配車協働（操車場設備のもの）重
點を置いて利用の増進による機観の進歩、作業能率の向上によつて直運用効率の
向上に努力した。

右に於いての対策は次の通りである。

一 一般高聲電話

裏面白紙

運輸省

2 既取極低高聲車話
運輸省は前年度使用各府省管を削減し、以用者に對し高聲車話の重要任務と被取扱に關する知識を普及し取扱に用を促した結果、取扱は取扱による被取扱率は感度減少し、願望に使用されている。

この報告書の無効は取扱七の通りこの報告書は將來適時施行を考慮し覆ていゝ。
運輸省は前年度使用各府省管を削減し、以用者に對し高聲車話の重要任務と被取扱に關する知識を普及し取扱に用を促した結果、取扱は取扱による被取扱率は感度減少し、願望に使用されている。

裏面白紙

省 輸 運

（監査路線名）	（按所所名）	（月 日）	（監査時間）	（監査時間）
國府津父換 二一番線	國府津 配 車	十一月 二日	自 八時 至 十六時	八時間
新島見泊津線	新島見、大船、茅ヶ崎 國府津、泊津、車 國府津、車	、	、	、
國府津父換 二一番線	國府津上り車並	十一月 一日	自 九時	一〇時間
、 二二番線	、 下り車並	、	、	、
東京（重）國府津 中線五番線	東京（重）國府津	、	自 十一時 至 十三時	一時間
、 六世線	、	、	自 十三時 至 十六時	三時間
東京（重） 矢向中線線	東京（重）矢向	十一月 二十一日	自 九時 至 十五時	六時間
品川（重） 矢向中線線	品川（重）矢向	十二月 四日	自 十時 至 十六時	、
東京（重） 大船中線一番線	東京（重）大船	十二月 九日	、	、

裏面白紙

運 輸 省

第四、名古屋鉄道局の功績

代表者鉄道局長	志 兼 一 之
貨物関係係長	四三二處
其の他の乗務員数	二九一ヶ所
関係係職員数	三七六七一名
營業 業 杆	三〇四六杆
標準 規 在 車	一〇二〇〇車
標準 便 用 車	二八〇〇車
二十三年度責任輸送目標	一六五二、一千屯
二十三年度輸送実績	一六五三、三千屯

裏面白紙

省 輸 運

六月二十八日福井地區を襲つた北陸大震災は北陸線を月余に亘つて切斷し、名古屋鉄道同管内の貨物輸送状態は一天混亂に陥らんとしたが、名局の機宜を得た對策によつて應急的に東海道、中央、高山線等の迂迴経路を増強構成して、この危機を乗り切り、東西日本の輸送系統の安泰をはかつた労苦は大なるものがあつた。

以後福井地區の救済、復旧のために名局は殆ど半成以上に亘つて苦心を重ね、福井地區の貨車操作に對して特別な緊急手配を講じて、その所役力等を震災前に倍加せしめ、以て福井地區の復旧を早からしめたのである。

しかしそのために、一億三千万吨に對する目前の輸送責任数量に大きな送り不足を生じ、幾度かその達成を危ぶまれたのであるが、名鉄傳統の不屈の精神はよくこれを征服して、下期に入るや管内の輸送障を總動員してこれに當り、遂に下半期においては對前年二割二分以上の増送を續けて、上期の送り不足挽回に迫り、一月乃至三月の突破運動において年度当初の目標に對し約十万吨を増加した。改訂目標を更に僅かながらでも突破することが出来たことは、上半期の北陸震災による輸送障害を考慮してその旺盛な責任感と輝しい業績は、感謝してあまりあるものがある。

この間名古屋、清水、四日市港に入洋した輸入食糧に對しても万全の輸送手配を以て、円滑なる輸送の責任を果たしたのであつて、この感謝は同鉄道局の左の感想文によく表われている。

省 輸 運

感 念 一

心から感謝し心から喜びたい

当局の輸送員任量は遂に果された。

六万の従事員の血と汗で遂に完遂したのである。

心から感謝し心から喜びたい。

思へば長い一年でもあつたし……苦しい一年でもあつた。又余りにも早く迫り来る恐怖の三月三十一日でもあつた。

どうにもならなかつた第一次運動……天の試練としては余りにも惨酷な震水害……漸くにして立直つたかと思えば出賣の低落……救えれば涯なき輸送障害と闘い遂に完遂したのである。六万の熱と力の上に。

心から感謝し心から喜びたい。

名局六万の従事員、これと相携り協力機関の人々は……

将来も必ずこの熱と力を……使命と責任完徹に向つて捧げてくれるであろう。

幾度か至難とされた一、六五二万トンの目標は見事に突破された。

この畢竟に對し私共は深い深い尊敬と反省をもつて酬いねばならぬ。

裏面白紙

運輸省

昨年度の使命と責任はやつと勝かれた。
心から感謝し心からともに喜びたい。

裏面白紙

運輸省

感想 二

遂に同責任量突破!!!
その日の感激

この一年間の懸案……一億三千万トン突破……

今から考えると全くあえぎあえぎ長い攻道を登るような苦心の連続であつた。

然しわれわれは遂に登りつめたのだ。登山家が苦心修磨して高山の頂を征服したあの
歡喜、見送り順りの雲海、かつ然とした視野、思わず万才と叫びたい氣持、これこそ我々
名鉄人が現在味わっている歡喜ではなからうか。

よくもまあここまでがんばつた。人間の底知れない力、これには驚嘆の眼を見張らざるを得ない。

われわれは一億三千万トン突破……。これだけは全く石にかちりついても成しとげたい。他局は知らず名鉄だけは少くとも責任量一、六五二万トンは完遂したいと念願していた。

然し本当のことをいえば完遂したいのは山々であるが二月から三月当初の輸送実績をながめ果して完遂の自信があつたものが何人あつただらうか。三月三十一日の最後の日

裏面白紙

省 輸 運

においても楽しんでできるだろうかという危ぐの念はみんなの頭から去らなかつたのである。

九九・九%あるいはそれ以上となつても例え一トンでも足りなければ本当の完遂ではないのだ。おれわれはこれを恐れた。又恐れるということはそれだけ關心を持つていたともいえるであろう。

四月一日の朝・・・これこそ最後の宣告が知られるときだ。起床しても先ず考えることは果して完遂できているかどうか。全く気が気でない。

何時もの出勤時間より早目に家を出る。

完遂できているような気がするし、若しかというよりような気もする。胸がわくわくする。全く愛人に会いに行くときのようないき。

局の入口に入ったとたん正側に局目標突破、約七千トン目下精算中との張紙が大きく目にうつるではないか。

遂にやつた！体は感激にふるえる。

早足に階段を登る。室に入ったとたん 昔んながらお目出度うと感激の言葉、私も思わずお目出度うの連発だ。たれ彼れとなした。

急いで課内に掲示のグラフに走る。延びている。延びている。使用車も運用効率も発

運輸省

恐トシ敷も査定線をごえて真直に上昇している。見た時のうれしさは全く筆舌につくせない。

苦勞した者のみ知るうれしさである。

何時も毒舌をまくことで部内外に有名な内山課長も今日だけは得意の毒舌も影をひそめて感慨無量の様子。名歌貞物界のオーソリティーであり、この一年間色々の悪條件の下に奮頭として旗を振り上げただけに、その感激もさこそと思われる。

局長さんも出勤早々貞物課へお見えになつて毎朝八時四十分から行なわれる常會に出席されてわれわれの勞をねぎらわれ一場のお禮を述べられ、管理部間及び現場の協力が完成に矢を結び今日の成果をあげたことに對し深じんな謝意を表せられるとともに結果せる力の偉大さに今更ながら驚かざるを得ないと今後の奮闘を願われた。

聞いている課員も皆んな感慨無量のおももちである。

今まで毎日やつている常會で未だかつてこんなシーンがあつたであらうか。

皆んな感激で胸をふくらませているのだ。

遂にわれわれは目標を突破したのだ。

現場各位の勞苦、奮闘に對しては全く感謝の外はない。

最後の五分間、これこそわれわれに榮冠をもたらしたのだ。

運輸省

感激を新にし益々張り切つて手を組んで次の目標に突進しようではないか。

裏面白紙

運輸省

感想 三

運動を顧り見て

一カ年間叫び續けられた一億三千カトン輸送の幕は閉じられた。

名局においても全局を擧げてただ責任輸送量完遂にあらゆる関係部門の総力は精養されたのであるが、天災、労働事情、輸送力のひつぱく、貨車事情の窮迫、突破運動に入つては在貨の低減、金融の硬そく等の年間を越して悪い條件の連鎖であつた。

いよいよ最後の本句に入つて是が非でも突破しなければ止まない各関係員の心のさけびは熱火の炎と化し見事三十一日には三十日までの送り不足一万六千トン余を挽回、更に一万カトンを超えて宜々責任輸送量完遂の彼岸に達したのである。一箇年間あらゆる障害にいどみ、一切のものを完遂のために殉じたことを顧り見てお互にこの大きな喜びと誇りを双手を擧げて祝い記念しようではないか。

一億三千カトン輸送量最後の旬間、突破運動最後の旬間、責任輸送量完遂史上の最大の苦闘であり、最大の喜びである。本句の経過をみるに旬初運用車は七四五八車（對査定一〇二%）在貨六九、〇〇〇余トン、所収車三、一六九車の状態で好天に恵まれ最後の増送に追軍をかけられたのであるが到着積車の減少、東局より受入空車の不良のためヤホ車の保

省 輸 運

右は漸減の一途をたどり五〇〇余車も査定保を下廻りながら總体の運用現貨では査定数を保有する状態で車體的に不足するという大きなやみとなつた、加うるに二十五日以後にかける輸入物資は向水港に小麥九、二二八トン、名古屋港に小麥十三、九八六トン、雜穀一四、二八八トン、鹽九、八〇〇トン入洋され極度のヤネ不足の窮狀に直面して突破運動最後の追い込みに大きな打撃を受けた、現狀で推移したならば責任量の突破の困難性を加重し最後の車體的不足のため一平岡の吉岡も水泡に滅することはしのび難いことで今や全局擧げて完遂の意氣に燃えている。これに感えるため本省に對し強力にヤネ車の注入を要請し、一方省内においても空車の移動は避け各管理部の現貨の保有に全力を傾倒した。

かように悪味汗でありながら二十五日の最高使用日には使用車三、二六四車、発送トン數四五、六八〇トンともに對査定一〇九%の好記録を樹て十八日の記録を遙かに突破し完送への途にほのかな光を見出した。

二十六日以後においても、車體的好轉は出来なかつたが、引續く好天に恵まれて突破意欲はいやが上にも高上し、それに呼應するが如く沿線在貨は遂に八四、〇〇〇トンにはね上り請求車も三、九〇〇車を越えるにいたりヤネ不足を嘆ずる中にも一つの力強さを感じた。

本運動の終幕を目前にひかえ今や急速なヤネ車の充實は望めない、何としてもこの在貨

裏面白紙

省 輸 運

に懸えるには運用車の尤夫が先決である。車さえあれば最後の突破にしや二無二直進することができると考え、三十日、三十一日に地獄的なものを除いては排出空車を全廢、あるいは名管のヤマの茶車を浜松、上松あてに強力に併出する等の年間を通じてほとんどその例を見ない非常手段に訴えた。この措置に感ずるもののように各関係部門本年とう尾の総力は振ぐましまで結果され三十日には使車(吉社線)三、七九〇車(對査定一〇七%)発送トン数(吉社線)五九、二六七トン(對査定一一八%)という今年最高の発送トン数を上げ完送の信念は強く結ばれた。

明くれば三十一日旬日にわたる天候も崩れを見せ午後にはたつては完送の成否は重く、しく曇におおわれ午後三時ごろ小雨となり突破も一瞬危機に直面したかに見えたが、燃え上つた意氣はさ切することなく次々ともたらされる朗報は突破への力強き前奏曲となり十二時過ぎ名管最後の報告により使用車は靜音一、一五六車(對査定一七四%)名管一、四二五車(對査定一一四%)教管三七一車(對査定一九五%)金管九五五車(對査定一七七%)甲管四一三車(對査定一一六%)局計四、三二〇車(對査定一四四%)発送トン数(首、社計)七四、七五六トン(對査定一四八%)という戦後假想だにもしなかつた驚異的な超記録を樹て一億三千万トン輸送史の最後のページを輝かくしてつづつたのである。

遂に本年度一大指標である責任輸送量の完遂は成り、概算一万余トンを超破し本運動も

運輸省

終り限りない喜びの中に旬間を顧りみて感慨無量である。

以後に本句を述べて単徃的に意味にありながら絶えず強力に推進された各関係者に対し深く謝意を表する次第である。

かような感激と努力ありたればこそその日局の目標を突破し、一億三千万円を達成したのであつて門司、東京、大阪局と共に全管内の戦とすべきものと認可、こゝに稟請する次第である。

各局の社賃も亦左表の様に減少している。

裏面白紙

運 輸 省

○ 名司管内の沿線在真の推移

年	月 別	在 貨 屯 数	指 数
二十三年	四月末	四一九六〇〇 屯	一〇〇
	六月末	四八四八〇〇 屯	一一五
	八月末	四一四〇〇〇 屯	九九
	十月末	三九〇一〇〇 屯	九五
二十四年	十二月末	一一六七〇〇 屯	二八
	一月末	一〇四八〇〇 屯	二五
	三月末	八二八〇〇 屯	二〇

尙書連部以下現業機關の努力したものの中主なるものを摘記すれば左の如きものである。

裏面白紙

鐵道總局業務局

名古屋鉄道局管内

○静岡管理部

本運動実施に當つては部内外を問はずよく連絡協調して実績向上に努め特に左記事項に取組点をおきこれに向つて總ての施策を傾注した。

一貨車停留、中継時間の削減短縮

一九月迄に於ける月間計画目標に対する送り不足の解消

その結果前記送り不足は暴見解消し向総ての点において抜群の成績であつた

一現場長会議の招集

先づ現場長会議を開き次の事項を決定強力に推進することにした。

一省用品未卸車の解消

イ、関係機関は駅側に働きかけるはかりでなく積極的に解消方策を樹立する

ロ、駅卸線には十八時現在の未卸車を皆無とする

ハ、省炭については平均輸送（列車指定）をはかる

一臨時の利用

イ、「ケース」に余力ある限り実施する

ロ、理由なく拒絶した場合に駅長は機関区、車掌区長に連絡して具体的、個人的に指導する

裏面白紙

3. 引込換の確実施行

駅備と乗務員側の連絡協同を精密化する要があるので前項と同様の方法をとる。
4. 種内作業の再検討

停留時間一割短縮を目標として今一度研究実施する

5. 日曜、休祭日の何役低下防止

各駅毎に具体的に対策をたてる

6. 貨車留置料の改正徴収

ニ主なる実施事項

1. 省用品未卸車の徹底的解消

毎日部数で未卸車数を乗務機関別に発表したので関係部門は理由のない限り未卸車を出すことが出来ず十八時現在未卸車は皆無となつた

2. 入換機関車の型式変更・作業時間の延長

静岡、浜松、新川、清水、各駅

3. 飯田線の時刻変更の実施

輸送力の増強と貨車停留中延滞時間と短縮を目途とする時刻改正を非常なる困難を克服して実施にうつし多大の効果を挙げた。

4. 夜間荷役作業の強化促進

仲化話所の拡張・作業現場雇版の改善を行ひ期間中七、一三七車をなし一ヶ月平均にして九月分に比し一七〇%の増産を上げた。(実績は別表添付)

第二次貨車生及引運動 貨物運輸成績 静岡管理部

種別 月別	使用車				發送枚數									
	査定	実績	割定	割合	省線			社線			合計			
					査定	実績	割合	査定	実績	割合	査定	実績	割定	割合
10	530	528	100	108	233300	246,258	106	61900	56998	92	295,200	303,256	103	106
11	540	565	105	107	234900	257,600	110	60,900	56108	92	295,800	313,738	106	113
12	570	613	107	122	258,000	285,386	111	59,200	62,204	105	317,200	347,590	110	117
計	547	569	104	114	726,200	789,244	109	18,200	175,310	96	908,200	964,584	106	113

備考: 使用車は一日平均

種別 月別	現在車			運用車			使用車			運用効率			空車排発			社線使用率			計画物資確保			貨車停留時間			貨車中絶時間		
	査定	実績	割合	査定	実績	割合	査定	実績	割合	査定	実績	割合	査定	実績	割合	査定	実績	割合	査定	実績	割合	査定	実績	割合	査定	実績	割合
10	1700	1643	97	1025	994	97	530	528	100	62.4	62.0	99	81	72	89	135	131	97	2385	2351	99	178	173	105	75	5.7	118
11	1650	1578	96	1010	936	93	540	565	105	62.9	64.8	103	33	27	82	140	127	91	2394	2461	103	178	15.4	124	75	5.3	122
12	1700	1767	104	1025	983	96	570	613	108	62.8	68.8	110	49	41	84	130	139	107	2583	2657	103	178	15.3	125	75	5.6	119
平均	1683	1661	99	1020	972	95	547	569	104	62.5	65.2	104	54	47	86	135	132	98	2454	2489	101	178	16.0	118	75	5.5	120

備考: (1) 一日平均の数字を示す
(2) 停留・中絶時間は1時間を10%とせ

裏面白紙

運輸省

運輸省の現車配給状況を把握し、現車配給の増進を図る

区別	現車台数	貨物トン数	平均積載率
関東	10,000	200,000	80%
東海	8,000	160,000	80%
関西	12,000	240,000	80%
中国	6,000	120,000	80%
四国	4,000	80,000	80%
九州	10,000	200,000	80%
合計	40,000	800,000	80%

現車配給の増進を図るための施策

施策	実施状況	効果
現車配給の増進	〇	現車台数の増加
貨物トン数の増加	〇	積載率の向上
平均積載率の向上	〇	現車台数の増加
現車台数の増加	〇	貨物トン数の増加
積載率の向上	〇	平均積載率の向上
貨物トン数の増加	〇	貨物トン数の増加
平均積載率の向上	〇	平均積載率の向上
現車台数の増加	〇	現車台数の増加
貨物トン数の増加	〇	貨物トン数の増加
平均積載率の向上	〇	平均積載率の向上
現車台数の増加	〇	現車台数の増加
貨物トン数の増加	〇	貨物トン数の増加
平均積載率の向上	〇	平均積載率の向上
現車台数の増加	〇	現車台数の増加
貨物トン数の増加	〇	貨物トン数の増加
平均積載率の向上	〇	平均積載率の向上

現車配給の増進と管理部署の仕事を現場各駅及び仮区、仮車区、車掌区等に徹底せしめてこれに助力を要する部員が毎日各地に向きこれが説明をなしたため大きな果を挙げた

6. 貨車停留時間の削減短縮の強行実施

一大目標として各仮区一元となつてこれに向つて努力を集中した結果第一次運動実績の一割短縮目標一七、八時間に対し一六、〇時間という驚異的実績を挙げた

第一次運動実績 一七、八時間

日 一六、〇時間

英 一六、〇時間

7. 本期中中に部内外の呼びかけとして実施した主なる会議は現場長会議、貨物輸送打合せ、貨物主任会議、日通又局長会議を始め各種二十数回に及んだ

○ 金沢管理部

次の諸点に重点をおきこれを強刀に実施した

一 貨車停留及び中継時間の徹底的短縮

標準時間を絶体に超過しない様態刀を結集すると共に成績不良の駅に対しては貨車の配給を抑制した

めくれず

運輸省

ニ 査定使用車に対する異議確保

當日貨報締切までに到着した貨車は絶体に當日使用車とする係荷役作業を推進すること

ニ 列車牽引定数の充実

編立駅は編成計画に當り「ケース」の充実に努力すると共に乗務員は余力ある限り臨時運給の要求に感ずること

主なる実施事項は次の通り

一 運動推進本部の設置

管理部門に各機関を網羅した推進本部を設け隘路打開に揮然一体となつて増送体制確立に推進した

その目標とするところ

一 貨車と客車の輸送方針を確立して管内外に宣明し理解と協力を要請する

二 輸送使給の自覚を強調すると共にその完遂に個々の総力を集中する

三 運送効率の向上について異げんに検討する

九月十 輸送功関係

一 荷役及び小送送能力関係

二 貨車及び附屬品関係

裏面白紙

運輸省

ニ推進本部の主なる実施事項

ノ富山駅及び富山港線貨車輸送系統対策

イ、富山港線列車系統と輸送方の大改正

ロ、奥田駅及び富山駅の入換用として入換機一台新設

ニ各駅区から次のような要綱事項を提出せしめそれぞれ検討し即決事項は直に実施にうつし輸送力化した

イ、配車及び輸送関係

ロ、設備の増強方

ハ、何役小運送の充実方

ニ、その他

ニ休祭日の何役力低下の防止方策

貨物助役（主任）、貨物卸主業者との間に兎角問題となることか多いのでこれを基盤に行はしめる為「臨時運送の取扱方」を制定して効果を収めた。

ハ米輸送の完遂

九月十六日から十一月二十一日迄を「早場米輸送完遂期間」としてこれが完遂に努力した結果、計画輸送枚数八万八千題を一〇〇％完遂することが出来、國內食糧問題に貢献した。

裏面白紙

第二次貨車生及(運動)

貨物運輸成績

金澤管理部

種別 月別	使用車				送 既 数									
	查定	実績	割	対前年	省 線			社 線			合 計			
	查定	実績	割	対前年	查定	実績	割	查定	実績	割	查定	実績	割	対前年
10	580	587	101	120	260,700	272,515	105	33,900	33,448	99	294,600	305,953	103	120
11	590	610	103	123	258,400	277,467	107	28,500	32,577	114	286,900	310,044	104	120
12	550	535	97	135	250,600	236,395	94	27,200	33,718	123	277,800	269,713	97	136
計	573	577	101	125	769,700	786,377	102	89,600	99,743	111	859,300	885,770	103	126

備考. 使用車は一日平均

種別 月別	現在車			運用車			使用車			運用効率			空車排出			社線使用車			計画物質確保			貨車停留時間			貨車中継時間		
	查定	実績	割	查定	実績	割	查定	実績	割	查定	実績	割	查定	実績	割	查定	実績	割	查定	実績	割	查定	実績	割	查定	実績	割
10	1750	2030	116	1225	1285	105	580	587	101	52.4	52.8	99	67	58	87	75	75	100	2612	2666	102	19.3	21.6	77	8.7	9.1	116
11	1900	2066	109	1270	1371	108	590	610	103	52.8	51.3	97	81	81	100	65	74	114	2475	2650	107	19.3	19.8	95	8.7	7.0	117
12	1850	1996	108	1250	1382	111	550	535	97	51.6	50.4	98	135	150	109	66	78	130	2376	2203	89	19.3	20.6	87	8.7	6.6	121
平均	1833	2031	111	1248	1346	108	573	577	101	52.3	51.1	98	95	96	101	67	76	113	2488	2506	101	19.3	20.7	86	8.7	6.9	118

備考. 1. 一日平均の数字を示す
2. 貨車停留中継時間は一時間を10%として計算した。

裏面白紙

省 輸 運

四港頭貨物の茶急輸送
 港頭地帯の備貨膨脹により入洋船舶の作業にすら影響を期す情勢にあつたので九月二十三日から十月十四日までを「港頭貨物茶急輸送期間」として一掃に努めた結果次の通り実績を挙げた。

港名	使用車日数	日	実績	比
飲木港	一六〇	五六三二〇	五二四三〇	九三%
富山港	四七	一六三四四	一六一三六	九八%
七尾港	四三	一六二七	一三八九〇	七八%
計	二五〇	八八〇〇一	八七四八〇	九〇%

○名古屋管区部
 本運動に際しては輸送力の過剰発揮、運用効率の向上に重点を置き総ての努力を傾注した。
 尚本期間中は全路線に特に高山線越美南線の積貨一掃に乗り出し駅頭にある致十月應の在貨を一掃した功績は大なるものがある。又運用効率も優秀で第一次運動に比し三五%を向上している
 主なる実施事項

裏面白紙

省 輸 運

主なる実施事項

一、部内関係

1、部内における連絡協調に重点をおき現場従事員に対しては次の指示をなし増進意欲高揚を計り効果を挙げた

イ、部報に毎日強調項目及び輸送成績の発表

ロ、駅の輸送目標に対する実績の審評

2、貨車停留・中継時間短縮に對する努力の浸透

イ、標準時間の再検討

ロ、貨車着発線定表に基く停留時間の再検討

ハ、貨物列車及び入換機の時刻発車或は臨時停車等の措置

又休祭日の荷役力低下防止

イ、事前計画の樹立

ロ、駅、小運送業者の幹部の交代勤務

ハ、部員一斉臨駅奮闘

ニ、目標を平日使用成績以上とした

右の措置により休祭日は部として平日以上の実績を挙げた
(一日平均)

裏面白紙

運 輸 省

ニ業者関係

1. 労働（日通）の協力

2. 小運送業組合では運輸推進本部を設けそれぞれの担当部内一元となり管内を指導
べんたつした。

3. 夜間及び早朝作業の奨励

4. 福利施設の増備孤充をばかり能率の向上を計つた

馬輸送力増強手配

1. 臨賞の設定

東海道線	相 沢	米	原 岡	一 往 復
高山線	高 山		阜 岡	一 往 復
(外に本線送の臨賞阪早高山間一往復あり)				
越美南線	美 太 出	北	農 岡	一 往 復
中 線	塩 尻	相 沢	沢 岡	上 り 一 往 復
	中 津 川	木 曾 福 島 岡		下 り 一 往 復
武 豊 線	大 府	武 豊 岡		一 往 復

	(當日平均)	(月間平均)
十月	九六一車	一〇五二車
十一月	一一二二車	一一一車
十二月	一一一六車	一一五〇車

裏面白紙

省 輸 運

2. 臨時補機使用

中 大 隊 五ヶ列車

3. 時刻変更及び臨時停車

- イ、停留時間短縮の爲 二十一ヶ列車
- ロ、構内作業（牽引機）のため二ヶ列車
- ハ、輸送力増強の爲 九ヶ列車

計

二十二ヶ列車

石谷頂の手配により臨時輸送が可能となり又貨車回轉率は向上し運用効率向上に多大の収獲があつた

四. 修繕待合車の解消

十月一日現在名古屋工機部入場の特合車は管内に三一〇両滞留し工機部作業能力以上に修繕車が発生し呆滞の傾向にあつたので工機部と協力これが解消対策として検査区に於いても同部修繕を強し十一月十日迄にこの特合車の一掃した
検査区における同部修繕両数は一九車に達した

裏面白紙

第二次貨車生み出し運動

貨物運輸成績

名古屋管理部

種 月 別	使用車				送 託 数									
	查 定	実 績	割 合	補 正	有 線			社 線			合 計			
					查 定	実 績	割 合	查 定	実 績	割 合	查 定	実 績	割 合	補 正
10	1150	1052	91	107	505.200	474.717	94	149.500	141.404	95	655.700	616.121	94	107
11	1140	1111	97	118	485.600	487.528	100	148.000	148.429	100	633.600	635.959	100	117
12	1150	1154	100	119	509.800	520.413	102	149.600	157.048	105	659.400	677.461	103	119
計	1147	1105	96	115	1501.600	1482.658	99	447.100	446.881	100	1948.700	1929.539	99	114

備考. 使用車は一日平均

種 月 別	現在車			運用車			使用車			運用効率			空車排出			社線使用車			計画物資運送			貨車停留時間			貨車中継時間		
	查 定	実 績	割 合	查 定	実 績	割 合	查 定	実 績	割 合	查 定	実 績	割 合	查 定	実 績	割 合	查 定	実 績	割 合	查 定	実 績	割 合	查 定	実 績	割 合	查 定	実 績	割 合
10	4800	5003	104	2650	2503	94	1150	1052	91	49.4	47.0	95	67	56	84	735	295	88	5297	5193	98	173	162	111	93	79	114
11	4900	4665	95	2650	2466	93	1140	1111	97	49.6	49.5	100	36	32	89	745	307	89	5372	5331	100	173	164	109	93	83	110
12	4800	4786	100	2675	2548	95	1150	1154	100	49.2	50.7	103	54	51	94	735	339	101	5536	5354	97	173	152	121	95	83	110
平均	4833	4718	100	2658	2506	94	1147	1105	96	49.5	49.0	99	52	46	89	738	313	93	5402	5289	98	173	159	114	93	83	111

備考. 1. 一日平均の数字を以下
2. 停留. 中継時間の1時間を10%として計算した

裏面白紙

運輸省

○甲府管理部

本運動に際しては先づ膨大な荷貨一掃、貨車回轉率の向上、輸送最大発揚、爲各取向の連絡強固に最大を以て諸方策を實施し概ね所期の目的を達し好成績を収めた
主なる実施事項

一 管理部當直（指令）の強化

1. 當直室の尾燈を、光燈に変へ又指令電話機一台を増設して能率の向上を図つた
2. 貨物係長中心に休員全員にて前日の輸送状況を毎朝検討し隘路の是正と輸送力の配分、重点配車等を決定強刀に実行した

二 現場長会議を開催して次の事項を決定、これの実行により成績は見事に高上した

1. 作業終了列車を各駅毎に指定し未卸車の絶無を計つた
2. 臨時解積取扱方を制定し全面的にこれに應ずることとした
3. 省用品積車の停留時間短縮を計る爲毎日実績を各機関別に報告せしめこれに検討を加へ改善した

三 部外者に次の方法により運動の趣旨徹底と協力を要請し多大の効果を挙げた

1. 官公廳に對しては部長から書面にて依頼（特に休祭日の荷役低下等）
 2. 各地区毎に對しては日連支店長会議を開催して運動の推進方について協議した
- 四 東局管内から輸入食糧の到着が多致あつたがよく荷役を補助貨車回轉率を高めた

第二次貨車生み出し運動

貨物運輸成績

甲府管理部

種別 月別	使用車				発送車数											
	査定	実績	割合	増減	省線			社線			合計					
					査定	実績	割合	査定	実績	割合	査定	実績	割合	増減		
10	330	315	95	116	145,300	156,230	108	6,600	6,916	105	151,900	163,146	108	133		
11	330	322	98	109	142,500	143,785	101	6,500	5,171	80	149,000	148,956	99	114		
12	330	330	100	110	148,400	146,102	98	6,700	5,062	87	155,100	151,164	97	111		
計	330	322	98	102	436,200	446,117	102	19,800	17,149	87	456,000	463,266	102	119		

備考 使用車は一日平均

種別 月別	現在車			通用車			使用車			運用効率			空車排出			社線使用車			計画物資確保			貨車停留時間			貨車中継時間		
	査定	実績	割合	査定	実績	割合	査定	実績	割合	査定	実績	割合	査定	実績	割合	査定	実績	割合	査定	実績	割合	査定	実績	割合	査定	実績	割合
10	950	919	97	480	462	96	330	315	95	80.2	72.8	90	67	58	87	15	16	107	1296	1224	95	14.1	14.2	99	11.9	9.6	123
11	900	889	99	465	447	96	330	322	98	80.5	74.7	93	23	25	109	15	13	87	1248	1199	96	14.1	15.1	90	11.9	8.9	130
12	900	904	100	470	453	96	330	330	100	78.7	79.0	100	26	26	100	15	12	80	1268	1216	96	14.1	14.2	99	11.9	8.3	136
平均	917	904	99	472	454	96	330	322	98	79.4	76.5	96	39	36	96	15	14	93	1271	1213	95	14.1	14.5	96	11.9	8.9	130

備考 1. 一日平均の数字を示す
2. 貨車停留中継時間を10%と計算する

裏面白紙

省 輸 運

これにより甲府上す訪問に不定期列車一本(下り)毎日運轉し中間駅の空車配給列車として万難を併して當日使用に間に合はせた。

▲最高使用発車日の実績優秀

十月二十九日 三六九車 五、二四一トン

十一月二十七日 四〇七車 五、七九七トン

尚使用車査定は三〇〇車である

十二月末における東局行使用制限は管内には影響が最も大であつた。

○教習管理部

同管理部は福井地区の震災により甚大なる被害を受け施設においても未だ復旧上不元分でありその上、震災地区に教習する復旧資材の運送は混雑し荷役も亦これに伴はず常にこれが対策に迫られていた実情にあつたが別表の如く本運動の実績は運用車を多数抱擁し運用効率は目標に及ばなかつたが送致数量は目標を突破し対前年一三三%の良成績を収めた。これは更に各機関一致協力し貨物輸送に対し挺身した結果であり、前記の震災による影響を最少限度に追止めた功績には大きなものがある

主なる事項は次の通りである

一 官運部に推進本部を設置し各機関一元となつて運動を強力に推進した

この推進本部が中心となつて輸送力の増強、施設の整備に當り多大の効果を挙げた

裏面白紙

第二次貨車生み出し運動

貨物運輸成績

販賣管理部

種別 月別	使用車				送 死 数											
	查定	実績	増減	対前年	産 線			社 線			合 計					
					查定	実績	割合	查定	実績	割合	查定	実績	増減	対前年		
10	210	223	106	135	95,700	107,487	112	17,800	16,745	94	113,500	124,232	109	137		
11	200	209	105	131	88,200	95,785	109	15,300	14,065	93	103,500	109,852	106	129		
12	200	218	109	135	91,700	99,592	108	13,700	13,846	101	105,500	113,438	108	132		
計	203	217	107	134	275,900	302,864	110	46,800	44,656	95	322,500	347,520	108	133		

備考 使用車は一日平均

種別 月別	現在車			運用車			使用車			運用効率			空車排出			社線使用率			計画物資確保			貨車停留時間			貨車中継時間		
	查定	実績	割合	查定	実績	割合	查定	実績	割合	查定	実績	割合	查定	実績	割合	查定	実績	割合	查定	実績	割合	查定	実績	割合	查定	実績	割合
10	900	997	111	400	466	117	210	223	106	762	677	89	82	81	99	40	37	93	911	1030	113	112	138	74	75	75	100
11	900	1029	114	410	433	106	200	209	105	762	693	90	82	80	98	35	33	94	834	869	104	112	144	68	75	69	106
12	950	970	102	420	429	102	200	218	109	726	666	92	75	65	87	30	32	107	877	875	100	112	143	69	75	65	110
計	917	999	109	410	454	111	203	217	107	746	676	91	80	75	95	35	34	97	874	925	106	112	142	70	75	70	105

備考 1. 一日平均の数字を示す。 2. 貨車停留中継時間を10%と222計算也

裏面白紙

省 輸 運

ニ部外に対する動力方妥請

1. 小運送業組合評議員云を附係して何伎刀増強の爲機動的荷役を体制を整へた

2. 連絡社線等に京福鉄道に対して運送力の増強と今後の改善方策について嚴重警告を發し善処方を要望した。

3. 各地区の陸上運送動力会に働きかけ動力方を協議し陸路の打崩に役立つた

4. 震災後旧資材輸送に關しては各何交乘との打合せ、關係機關と輸送に關する村合會等と

度に戻り開催しこれか解消なる輸送に努めたる結果影響を最少限度にとどめた

5. 列車乗務員の動力が本運動に對して未だかつてない大きなものがあり臨貨の運轉、臨時入換等に多大の功績を擧げた

6. 省用品積車の停留時間短縮

省用品は營業品に比し從來からいぢるしく不良であつたが適切なる手配により本期間中左の成績を挙げた

省用品積車 一二、三時間 營業品積車 一五、一時間

○兵 松 駅

同駅は貨物取扱数量も多く又東海道線の組成駅として大きな役割をもつてゐる。

本運動には先づ貨車回轉率の向上と貨物の増送に率一級當り關係方面との連絡協調し適切なる方策を講じ氷融的成績を挙げたと共に困難なる東海道線の輸送に當りてはよく組立駅としての使用を來しその功績に顕著なものがある

裏面白紙

省 輸 運

主なる実施事項と実施は次の通り
 一 発送及び到着遅延その他実績

別 表

二 夜間何役作業の強行

貨車停留時間の短縮を圖る爲に何役作業を積極的になしその目標を六〇〇〇 應と定
 め作業員の給与引上げと目標達成の場合における奨励金を支給する等種々の対策を講じ
 次の実績を挙げた

月 別	日 標	実 績	対目標	第一次運動の実績
十月	六、〇〇〇	七、〇二九	一一七%	一、六九六
十一月	六、〇〇〇	七、〇九八	一一八%	一、七五二
十二月	六、〇〇〇	九、四四〇	一五七%	三、一〇四
計	一八、〇〇〇	二三、五六七	一二二%	七、五五二

三 貨物線入換回数の増加

イ、貨物五、六番 三回を六回に
 ロ、貨物 九 番 二回を三回に

四 省炭積車に対する臨時入換

入換機の給炭水の出入庫の利用と牽引機の看機利用とによつて従來の省炭積車の停留時間
 を六時間乃至七時間短縮した

裏面白紙

別表

送車數

1. 送車及代到着成績

種別	車數		送車數		到車數		着車數
	大	小	大	小	大	小	
10 ^月	1242	987	14853	1847	1169	26,111	
11	1088	923	15,283	2003	1177	30,514	
12	1450	1200	15,679	2495	1407	36,594	
計	3780	3110	45,815	6345	3753	93,219	
前年比	118%	112%	124%	128%	132%	127%	

2. 貨車停留及中継時間(一日平均)

種別	停留時間		中継時間		時間
	車數	時間	車數	時間	
10 ^月	43	26.8	51	44	481
11	43	26.8	52	45	447
12	43	25.6	62	46	501
計	43	26.3	55	45	476
前年	280	21.3	43	-	-

3. 列車特等車績

10 ^月	3 ^等 列車
11	11
12	28
計	42
10 ^月	貨車補充
11	37
12	42
計	38
	117

4. 直通列車(通過)に

10 ^月	37
11	42
12	38
計	117

裏面白紙

運輸省

五 浜松工機部の日曜、休業日の作業実施

同工機部は日曜、休業日には休日のため紙としての成績に影響するため同部の休日作業を要求したるも上機部としては運搬機のみ休日勤務することは他職場との関係もあり実施上非常な困難を伴ったか本連動を契機としてこれが解決を見て好成績を収めた

六 省用品積庫の何役促進

成績不良であった省用品積庫の何役に因しては関係機関と打合せこれが実績向上に努める一方何役力不足、休日等の場合は日通に代行作業を行はしめる様にして停留時間の短縮に役立った。

日通に代行作業をした実績（期間中）

八七車 一、一二二車

七 実施対策並びに計画

所属関係乗務機、連絡吐線、日通又店等との打合会は本期間中十数回開催し次ぎ次ぎに隘路打開に努力した。その精進と努力は他の群を牧いていた。

○ 清水 駅

清水 水産 駅

清水 埠頭 駅

右三駅は貨車配給回、貨車の連絡その他の点について各々利害反しているにもかかわらず駅長（三駅官連）を中心によく勘刀一致して入庫貨物を始めその他貨物輸送に好成績を挙げた。

裏面白紙

省 輸 運

又清水駅は静岡沼津間における最も収放車数の大きな駅である爲常に同駅の運量 数如何が同区間の中間駅の運量に影響し谷駅の貨車停留時間の延長を來たしているその爲同駅としては中間駅の犠牲となり常に自駅発送整備を多数抱擁し構内作業は複雑して自駅の成績に多大の影響があるたかよくこの困難を克服して好成绩を収めた

一 夜間何役作業の英噸

營業品	二九九車	五、六一八噸
省用品	五四車	一、一二六噸
計	四五三車	六、七四四噸
一日平均	五車	七三噸

四 列車別に注入空車の作業計画を立てた

同駅は空車受入駅である爲空車を退入された場合最も効果的に使用する爲列車別に作業計画を明かにして作業線に導入を定めこれが発送列車も指定して作業の負担 停留時間 短縮に多大の效果があつた

四 直通貨物列車の利用と列車増発

前記の如く中間駅の運量の犠牲となり増発を多数抱擁するので直通列車の強度利用と列車の増発をしなければなし構内作業は臨時作業のものか多かつたが全員これによく感じ無運な作業を敢行した。

裏面白紙

別表
1. 貨物發送及到着屯数

種別	發送屯数		計	到着屯数		計
	10月	11月		12月	10月	
清水港	25,095	25,881	74,875	14,057	13,345	43,700
清水埠頭	12,378	8,823	30,140	6,111	8,491	20,881
計	10,818	9,663	29,952	4,585	11,357	24,554
計前年%	48,291	44,372	134,948	24,753	28,236	89,135
	134	111	120	107	145	139

清水港
清水埠頭

三取

2. 貨車停留時間 (三取合計)

標準停留時間	10月		計
	10月	11月	
標準時間	17.5	17.5	17.5
留時間	3,771	3,663	3,718
短縮時間	148	13.0	15.1
	27	4.5	2.4
			145
			145

3. 入津貨物等差実績

種別	入津船舶数		入津屯数	發送屯数	
	汽船	汽船その他		發送	その他
10月	13	72	54,514	34,617	7,330
11月	10	68	55,159	28,472	38,354
12月	10	61	35,762	20,073	10,624
計	33	201	146,045	83,612	58,308

4. 貨車中継成績 (清水取込)

取報車数	14,784	中継時間	6.0 時分
(一日平均)	172	(一重平均)	6.0 時分
標準取報車数	18,480	標準時間	6.0 時分

裏面白紙

運輸省

○稻 派 駅

右派は本運動に奮り、その國家的責任をよく認識し全員一致獻身的努力を以つて激増せしめる業務量に対処し、圓滑なる貨車の採集を行ひよく結立駅としての使命を果し優秀なる成績を収め本運動の趣旨に感した
主なる実績事項

一 方向別ハンプ研砕向上工事を十一月から実施し二十群線中毎日三乃至四線を使用不能とし帯内に臨上運轉等特殊作業を負担しなから列表の如き取扱車数をなし何等の支障も生じしめなかつた

二 貨車中継時間の短縮方策

一 貨車の回轉率を早めることに重点をおき全員これに向つて努力を傾注した
二 石の方法として車号等は駅現車に對して八時、十八時の二回に十二時間程短縮した貨車に格の印を付け使樂手員一同に注意を喚起し入換の促進を計つた
右により中継時間は列表の如くいちしく短縮した

三 作業ダイヤに含まざる列車の符免、取込みも運んで負担し本期間中

十月	四八ヶ列車
十一月	六二ヶ列車
十二月	五一ヶ列車
計	一六一ヶ列車

裏面白紙

別表 1号

坂井作業代 入換 状況 柏沢

種別		坂井		地下坂井		中央坂井		直前坂井		直前入換		主線入換		小口入換	
		列車数	車数	列車数	車数	列車数	車数	列車数	車数	列車数	車数	列車数	車数	列車数	車数
本年	10 ^H	58	2191	13	536	9	345	6	214	17	793	7	147	8	199
	11	60	2244	13	516	9	352	6	199	18	814	6	166	10	251
	12	61	2292	13	534	10	364	6	216	18	841	6	166	10	262
	平均	60	2242	13	529	9	354	6	212	18	817	6	175	9	231
前年	10	54	2162	11	464	9	350	5	189	17	724	11	341	3	117
	11	53	2013	11	453	9	391	6	199	16	710	11	292	3	73
	12	53	2002	11	465	9	304	5	115	17	732	9	253	4	101
	平均	53	2044	11	457	9	349	5	170	17	722	10	294	3	84
対前年 %			110		116		115		111		110		59		284

裏面白紙

別表 7号

箱 天 取

1. 車送及到着成績

種別	送		到		箱數
	車數	時間	車數	時間	
10	531	7355	560	10051	10051
11	483	7591	1012	18232	18232
12	404	1442	1031	19093	19093
計	1418	21388	2603	47176	47176
前年比 %	101	103	153	155	155

2. 貨車停留及中継時間

種別	停留時間		中継時間(一日平均)		箱數
	標準時間	實際時間	標準時間	實際時間	
10	260	3601	12.4	1889	1889
11	"	3886	"	1888	1888
12	"	3726	"	1837	1837
計(平均)	260	3738	12.2	1871	1871
前年比	260	3525	12.5	1735	1735

3. 小口算箱出給別数及車數(一日平均)

種別	車數		箱數		箱數
	可算	送	車	箱	
10	82	86	4028	7657	11685
11	84	89	4161	7481	11642
12	81	85	4380	7608	11788
平均	82	87	4189	7582	11441
計	100	106	116	100	100

裏面白紙

運 輸 省

四従事員の本期同中に於ける出勤率はいづれも向上し次の如く成績であつた(二日平均)

職名	人員(A)		出勤人員(B)		B-A	同上九月分	公休	休明代休	復病欠	其他
	計	その他	計	その他						
連絡手	三三五人	一五一	二五五人	一一四	七六、四%	七四、三%	四一人	三〇人	一二一人	五五人
荷役手	一五一	二〇	一一四	一五	七五、〇%	七五、〇%	二〇人	一三人	三三人	〇〇人
貨物掛	二〇	一八	一五	一四	七五、〇%	七五、〇%	三三人	一人	一一人	〇〇人
その他	四一八	二〇	三二四	一五	七五、一%	七四、二%	五三人	三二人	一五人	四〇人
計	九二四	二〇	六九八	一五	七五、七%	七四、七%	二七二人	六六人	三一人	九五人

○伏木駅

同駅は伏木港入津貨物の発送の少でなく尚岡、富山駅の管内作業の補助までなす北陸線輸送不滞の機会には多致押當車を把握し常に自駅関係以外のために管内作業は復乱し自駅の発送車にも影響を余儀なくされている実情にあるがよく自駅本位の輸送に流れず全体的の輸送に貢献した。一方入津貨物の増加に伴ひ発送数量は前年に比し増した

一 実績(別表)
 二 夜間作業の成績

裏面白紙

運 輸 省

月別	車 数	噸 数
十月	二六八	六、四二七
十一月	二七六	七、〇八九
十二月	八	一六六
計	七五三	一三、六八三
一日平均	八	一四九

三 高岡、富山駅の管内作業の補助を進んで負担し毎日第八一列車に両駅中継車は仕訳作業をなして区分発送した。

四 十月十五日から十月二十九日迄同駅の荷役作業の生命線ともいふべき石炭積用の水平引込式クレーン修理の爲使用停止中は臨時人夫二〇〇名を招集して作業及び入降時間の変更をなして実績の低下を防止し見事平常通りの作業を爲した

五 北陸線輸送の不調滑、富山、高岡駅管内作業により同駅に抑留された貨車は本期中中一、一五五車延時間三三、二九六時間に達した。それが貨車停留時間に影響もあつた

○豊橋駅

同駅は前年に比し輸送実績の良好と次の諸点か特に優秀であつた。

裏面白紙

52

別表

伏木取

入送及小到着数量

種別	使用車	送込数	到着車数	合計
10月	2369	41,877	17,625	59,502
11	2509	45,160	21,209	66,369
12	1455	25,037	16,287	41,324
計	6333	112,074	55,121	167,195
対前年 %	124	129	115	124

備考 12月は入津不足のため減送

乙貨車停留時間

種別	標準	実績	前年	備考
10月	19.0	27.0	18.8	実績の不良は高山、高岡の橋内作業の都合により発着を極度に抑制した結果である。期間中11.55車延時間53.293時間に達した。
11	"	23.4	18.6	
12	"	26.8	20.3	
平均	19.0	25.7	18.6	

裏面白紙

省 輸 運

一 実績（別表）

二 十八時現在末卸車の皆無

作業量の増加にもかかわらず、何れを管初本運動期間中末卸車は皆無であつた

三 貨車停留及び中継時間の短縮

重荷扱の複雑な帯内と上り收谷線を始め、夜間なる配線にもかかわらず、標準時間に対し驚異的な実績を挙げた

四 夜間作業の実績

十月	二、三二一
十一月	三、八〇七
十二月	三、八二七
計	九、九五五
一日平均	九〇八

五 部内外の連絡協調

部内外を問はず、各関係機関との打合せは、致向に亘り開催し、運動に際し協力を求めた。特に豊橋駅貨物増送推進委員会を部内、外関係者にてつくり、効果を収めた。

裏面白紙

別表

送着積取

1. 送着及心到着実績

種別	送		車數	列	着	
	車數	心			車數	心
10月	565	8697	847		12699	
11	566	8630	944		14269	
12	528	7388	1222		17605	
計	1649	24715	3013		44513	
前年比	131	146	138		126	

2. 送着停止時間及心到着時間

種別	停止時間		送着時間		中継時間		到着時間	
	標準時間	實際車數	標準時間	實際車數	標準時間	實際車數	標準時間	實際車數
10月	20.0	1999	17.9	4960	8.0	4103	7.4	4103
11	"	1909	18.2	4800	"	4301	7.3	4301
12	"	2194	17.9	4960	"	4120	7.3	4120
計	20.0	6102	18.0	14720	8.0	13124	7.4	13124
前年比		4847	18.9	-	-	-	-	-

裏面白紙

省 輸 運

○松任工機部貨車取巻

貨車生み出し延期に於て是向修繕の買切を賣う工機部に於ては先づ修繕に入つて來た貨車を一両でも多く修繕して出場させることであらう。
 それか「貨車を生み出し」「買切を増やす」こととなるのであることは論をまたない。
 松任工機部貨車取巻に於ては第二次貨車生み出し延期の展開されるや從來の成績に倍して全員一致協力次の目標達成に努力した

(1)修繕両数の増册

本運動期間中一般及び局部修繕の計画に対する実績は次の通りである

局 部	一 般		計 画	十 月	十 一 月	十 二 月
	実 績	計 画				
英 績 計 画	一八〇	一九八%	一八五		一七七	一七〇
計 画	八五	八五%	八五		八五〇	一〇一%
実 績	九六		一〇九		一〇九	八四
英 績 計 画	一一三%		一三七%		一三七%	一一五%

全国平均一般九三%、局部八七%の現状に於て驚異的な数字を示している。

裏 面 白 紙

運輸省

程度の向上

一、両数即ち量の増加に対し又質の向上にも努めておることは二十三年度上半期一般
二、后の再入場調(本省運輸局調査)を見ても出場両数七九四両に対し、出場 后再入
場両数一三六両、一七一%で省平均二二七%と云ふ現状に対し優秀な成績であることか
らも推して知ることか出来る

(3) 従事員の勤労意欲その他

以上の成果の源泉として次の様な全従事員の一致協力した旺盛な勤労意欲を見出すこと
は出来な

A、本運動期間中は平常より以上に全員鉄道復興の熱意に燃え自ら進んで休日出勤、残
業等を申出てその責任を盡し大いに作業能率を高めた(勤時間一人一日八時間に対し
十一十二月は平均一人一日八、四時間となつた)

B 松任工機部貨物職場は現在狭隘を極め全修繕貨車を収容することを得ず、はみ出した
貨車は特に十一、十二月の降雨害にも係ら「す敢然屋外作業により消化に努めた

C、車両整備は獨り工機部においてするのみでなく区の保修も亦必要であつて、この両輪相
まつて初めて完備されるものであつて、この保修に必要な部品は母体である

工機部から配給するものであつてこの配給が遅延せんか検査区の作業に影響するこ
ころ更に大であることをともに銘じ区配の迅速化に就ては特に努めた。

裏面白紙

運 輸 省

○浜松車掌区

本運動が展開されるや全区員は目録的に各班常会を開催し本運動の趣旨を徹底的に実行することを決議した。此の決議を著々実行に移し常時積極的に駅側に協力して臨時連絡、轉線作業を行い何枚、管内作業に多大の成果を挙げ且又代用車の適合整理に盡力し貨車生み出しに寄與するところ甚大であつた。

ために車掌区宛に駅側から多数の感謝状が殺到した。此の事實はひとり車掌区としての成果を挙げた許りでなく他の各機関にも多大の感銘を與へたもので静岡管理部長名 鉄管内で一番の成績を挙げたのも斯る際れたる精神の影響があることも見逃せない業績であるよつて大臣表彰万々に呈報されたく別紙参考資料相添へ上申する

一業績内容

1. 臨時による貨車連絡両数

車数	十月	十一月	十二月	計
車数	五六	三五	五三	四四
連結	一三	一四	一六	四四

2. 貨車轉線作業を興施した両数

両数	十月	十一月	十二月	計
両数	六三	一五	九八	七六
轉線	四	四	三	一一

裏面白紙

運 輸 省

3. 代用車廃台整理の実績

短縮杆 整備 両 数	十月			一二月			一二月			計
	短縮杆	整備	両 数	短縮杆	整備	両 数	短縮杆	整備	両 数	
	一九九〇	一	五三	七三五八	七	一三〇	八八九二	五	一四二一	一八二四一、三
	八六七			一七九四			二四一一			五〇七二
										三二五

4. 管内特発による臨負乗務両数

一〇四回

○ 教習機関区

貨車生み出し運動が展開されるや機関区員全員挙げてこの運動に協力し機関車運用効率の向上と運転事故防止に重点を置き区員一体となりこの主旨を体して教習した

昭和二十三年六月末北陸地方に突如発生した大震災は福井地区を中心としてその被害真に眼に覆うものであり鉄道関係の施設は原形 ぬないままで崩壊し鉄道職員の家庭も同様の被害を受け物質的精神的に甚大な衝撃をこうむりこれが復旧に全力を傾注した直後で且つ一億三千万円超の輸送の大目標をひかえ同七月一日の時刻改正実施等この悪条件下において人員の不足は局管内の助勤者を集中し貨車生み出し運動の主旨に副うべき家庭の復旧を第二

裏面白紙

省 輸 運

義とし日夜この運動完了の爲一致協力し所期の目的を達成した。貨車生み出しに対して直接関係ある機関車の運用効率向上の爲是處項目に示す如く資材人員の不足である情況下によく機関車と取り組み設備作業を強化した結果昭和二十三年十月より十二月までの貨物列車の牽引列車数において設定と実績を比較すると共に二六%の増進を増加してゐる事共より見て真にその功績は過大なるものと考えらる(別紙参照)

一 運轉関係

運轉事故は貨車生み出し運動に最も大きな支障を及ぼすので機関車の検査及び添装を強化し直接影響する次の点を確保した

- (1) 出庫準備の不備による空轉事故を防止する爲之に悉く原因の審査を行い給砂の機能と取扱の元蓋を初した
- (2) 列車の牽引庫数増加に伴う本番補機の協調運轉方法を再訓練し途中停車並びに列車遅延事故防止に努め正常運行を確保した
- (3) 臨時連絡及び入換作業に対しては牽引余力と停車時分を最も合理的に活用して駅側の要求に安し貨車運用効率向上に貢献した

二 検査関係

六月の一ヶ月間における六ヶ月検査両数は四両であつたが本運動実施に當り車両の保守に全力を傾注しD五一型式機関車三〇両程度必要であるに對しこれが可能両数は十四両

裏面白紙

運輸省

まで低下した実績を人員不足と概い因案に残案を直ね月間六ヶ月検査を六回乃至九回
行し使用機関車四三三回まで使用可能に回復し設定軒に対して共二六%の増送を完
しこの功績は特記すべきものである。

一 橋内関係

一日四回の新線と一五回の新線の新線の新線の新線の新線の新線の新線の新線の新線
を確立し停留時間の短縮に努力し試みの新線新線に支障をからしめた

裏面白紙

省 輸 運

○名古屋電務区

貨車を生み出すことは一口にいへば貨車の運用効率を挙げることである。効率を挙げるには荷役、小運送力を強化し貨車の停留時間を短縮したり又検修時間を短縮する等によつて生み出した貨車を次ぎ次ぎと使用し得られるようにしなければ効率を一〇〇%に挙げることはできないのである。

いくら荷役を強化し積み卸しを早くしても配車通信がうまくいかなかつたら、接角生み出した貨車も駅に凝はしてしまふことになつて大局的に見て貨車を生み出したことにはならないのである。即ち随時連絡迅速に関係者間の配車通信が行われて始めて眞に貨車を生み出すことができるのである。

こゝに配車通信の重要性が生じ通信業務が貨車生み出しに大きな役割を持つてゐることを知ることができるのである。

而し乍ら他の業務と違つてこれを数字的に表わすことは困難であるが対本省対管理部と重要な配車指令のもつとも多く任振するのは局であり、その通信を取扱うのが名古屋電務区である。

いゝかへれば名古屋電務区は名鉄管内に於ける通信系統の中核的地位にありその取扱いの良否は直ちに貨車通信は勿論鉄道通信全般に影響するのである。

新うした地位にある名古屋電務区は自らの責任を痛感して貨車生み出し運動の趣旨及び強調項目に同調し人員不足、通信設備の不備を克服しつゝ自発的に別紙実施項目を樹立し、

省 輸 運

鉄道業務全般の通信を取り扱い乍らよくこの配車通信を消化し(別表第一表参照)その間何等のそ誤もなくこれを取り扱い本運動に多大の貢献をもたらしたことは誠に偉とするところである。

よつて名古屋電務区の表彰方について特別御座談願いたい。

(別紙)

共 施 項 目

- 一 貨車通信取扱いの万全
1. 貨車通信(電報、記録表)には青色の符せんを附して注意を喚起し取扱いの万全を期した。
- 2. 貨物の蒐集、発送、傳送には特に意を用い別表(第三、第四)の通り好成绩を挙げた。
- 3. 電信室、交換室には「生み出せ貨車を通信からも」のスチッカーを掲出し全員協力し取扱いの万全を期した。
- 二 技術の練磨向上
 - 1. 区内電信競技会の開催 十一月六日
 - 2. 区内電話遊技会の開催 十一月五日
- 三 利用者との座談会
 - 1. 貨物、運行担当者と懇談 十一月二十五日
 - 2. 一般利用者との懇談 十一月二十七日

裏面白紙

一表

貨車通信取扱調

名業送

電務区別	貨車電報				貨車通話			
	十月分	十月分	十月分	計	十月分	十月分	十月分	計
静岡	1447	1172	1295	3914	1688	1493	1683	4864
名古屋	2569	833	3072	6474	4727	719	4003	9449
敦賀	319	258	344	921	518	594	600	1712
金沢	3	26	53	82	1694	1764	1816	5274
甲府	434	440	472	1346	77	113	104	294
計	4772	2699	5236	12707	8704	4683	8206	21593

二表

鉄道電報室内経過時分調

電務区別	経過時分別通報									延室時分	一経過平均時分
	五分以内	十分	二十分	三十分	四十分	五十分	一時尙	一時尙以上	計		
静岡	(9) 270	(6) 162	(4) 190	(2) 130		89 55	17	15	(21) 928	(179) 15830	(9) 17
名古屋	(22) 538	(23) 186	(28) 277		(1) 194	110	89	(2) 317	(76) 1972	(722) 64746	(10) 33
敦賀	130	36	45	30	38	29	30	120	458	16704	36
金沢	177	122	146	119	97	85	70	229	1045	38775	37
甲府	(12) 508	(3) 144	(3) 192	(3) 150		75 41	33	150	(18) 1293	(138) 29236	8 23
計	(76) 2490	(59) 1237	(56) 1458	(11) 983	(8) 709	(2) 442	(3) 399	(2) 1219	(217) 8937	(2311) 253951	(11) 28

()内は貨車通信の内訳である 各計は中継駅以上の取扱数である

裏面白紙

表三 貨報蒐集状況調 名電部

種別 月別	六時報		十八時報	
	取纏	配達	取纏	配達
	完了時刻	完了時刻	完了時刻	完了時刻
(期前)	時分	時分	時分	時分
9月	10.00	10.7	21.32	21.38
(期中)				
10月	9.5	9.10	21.12	21.17
11月	8.43	8.47	20.49	20.53
12月	8.28	8.31	20.33	20.36

毎月1日調のものである

表四 債報受信状況調

種別 月別	六時報			十八時報		
	受付時刻	送信時刻	室内経過時分	受付時刻	送信時刻	室内経過時分
	時分	時分	時分	時分	時分	時分
(期前)	時分	時分	時分	時分	時分	時分
9月	11.10	11.32	22	0.30	1.11	41
(期中)						
10月	10.30	10.47	17	23.35	0.13	38
11月	9.50	10.5	15	23.30	0.3	33
12月	9.30	9.42	12	23.5	23.33	28

毎月1日調のものである

裏面白紙

回線障礙による名古屋電務区に於ける臨時中絶実績表

(期間中)

月日	時	面	取扱通数	訖事
十月八日	自十四時 至十七時五分	東京 静岡	八	回線障礙のため
十月十日	自十四時 至二十時	東京 大阪	九六	"
十月十一日	自十七時 至二十時	"	一〇	"
十月二十四日	自九時 至十二時	"	四	"
十月四日	自二十時 至三十一時	"	四	"
十月七日	自十一時 至十三時五分	大阪 新寶	二六	"
十月十四日	自十四時 至十六時五分	東京 神戶 津	一四	"
自十二日 至十三日	十九時 至六時	東京 大阪	一三八	"
自十二日 至十三日	十六時 至五時	"	二〇	"
自十二日 至十三日	十六時 至五時	"	九〇	"

裏面白紙

運輸省

四、保守者との座談会

通信区員と懇談

十月二十日

五、即時應答の励行

「即時應答」に重点を置き電信機、電報機には「即時應答」交換機各座席には「應答第一」のステッカーを掲出し應答の迅速に努めた。

六、その他

電信、電報所を関係箇所へ派遣し对于面所の美状を把握し意志のそ通と通信に対する理解を深め協力を求めた特に貨物の運時作製、即時通信を依頼した。

○稻沢機関区

本運動実施に當りよくその趣旨を体し全員一致團結して炭質の不良の障害を克服してよく移動運轉手配に則し列車牽引定数の亢進、増牽引の励行、省炭何役の強化等輸送力の増強に寄與した双減は甚大である

○稻沢検査区

本運動実施に當り区員一同よくその趣旨を体し一致協力して修繕体制を整備し入場待合車の急速な消化、列車検査における即修の強化を主眼として貨車修繕能率を發揮し貨車生み出しに大なる貢献を残した。

裏面白紙

鐵道總局業務局

第二次貨車生み出し運動実績調査

宿沢駅

(一)雨漏車の整備について
有蓋貨車の屋根修繕用材料である屋根布、カーセメント、類の需給状態はその圓滑を欠き日常作業には種々の困難を伴つたか、損品の再使用及び補修等創意工夫と努力によつて次の実績を挙げた。

月別	修繕両数		計	檢修車中 有蓋貨車数
	第三修繕	第四修繕		
一〇月	四一	一五	五六	一、〇六一
十一月	五七	二九	八六	九六一
十二月	三七	二八	六五	一、〇八五
計	一三五	七二	二〇七	三、一〇七

注 第三修繕とは仕立検査より発生したもので修繕線に收容し修繕を要するもの
第四修繕とは檢車区における修繕程度以上のもの（工機部で修繕する程度のもの）を檢車区で修繕した。

(二)貨車捕捉の合理化と休車時間の短縮
貨車捕捉は休車時間の短縮を計る為午后の捕捉を極力避けて二十時以後に翌日の檢修車の捕捉に努力した。

裏面白紙

鐵道總局業務局

時間別	割合	仕立%	修繕%	記事
二〇時—六時	五八、三	五七、五	當日消化	
七—一二	一〇、九	一二、五		
一三—一九	三〇、八	三〇、〇	一部當日消化	

即ち二十時以後十二時までには捕捉した検修車は七〇%であり、これを午前、午后に入線せしめて消化したわけであるが、なお十三時以後のものは十五時に臨時入換を行ない休車時間の短縮を計つた。その結果は従来買車留置より落成引渡しまでの休車時間平均一九、三時間であつたものか、十七、二時間となり一車平均二、一時間休車時間を短縮することが出来た。

(三) 検修能率の向上については次の通り施策と成果をあげた。

(1) 業務実績

月別	種別				計
	仕立	局部修繕	第一修	第二修	
一〇	一八二六	二七七	七〇七	九九	二六四
一一	一六三〇	一七九	六三八	一〇五	四一三
一二	一八八七	一七一	五八一	一二三	四一七
計	五三四三	六二七	一九二六	三二七	一〇九四

裏面白紙

(2) 強力に実行した施策は次のとおりである

(A) 入場待合車を極力減少するため二回に亘り関係箇所と共同調査を行い、可能な範囲の車は万難を併して修理した。

(B) 入場待合車消化対策打合せを開催した結果修繕作業に最重点を置くことに体制を切換えた。

(C) 修繕資材、器具の調達整備班に役上、車両手、事務掛を充當して作業計画を強行した

(D) 修繕資材に班長制を採用して責任連絡の体制を強化した

(E) 列車検査における即修を計るため資材、器具の整備充実を行い、個人別統計表を掲載して参考とした。

(F) 検査線の入換については意外留置を音無にする為関係箇所と緊密な連絡を計り随時での回数を増すことにした。

(3) この結果六二七両の局部修繕車を消化することが出来て九月下旬に一二〇両の入場待合車を帯内留置していたが十一月中旬には零という状態になり以後これを持續してきた。かように局部修繕貨車消化により少くとも貨車三、〇〇〇両以上を生み出したことになり、貨車運用効率向上には大きな役割を果し得た。

(4) 列車検査においては貨車の停留時間を極力短縮する為即修強化につとめ一、〇九四両を現場において修繕したことは局修と相俟つて本運動の大きな成果であった。

省 輸 運

○稻沢保線区

岐阜地方廳設部から委託された稻沢保線區管收早勾配改良その他工事は工期百四十日の豫定で昭和二十三年十一月一日に着手したのであるかこの工事は保線區管收約四一〇万、保安關係約六〇〇万圓でその主な工種種類は

- 一 軌道柱上 延長約五千五百〇〇米
 - 一 軌道柱上用鈔利取卸撤布 約九、〇〇〇立米
 - 一 分岐器柱上 二九組
 - 一 横被覆子(十六平立) 繼立 二組
 - 一 鉄管製造移轉及柱上 約一、七〇〇米
- 等であり軌道柱上量の最大は三三〇吨平均約二〇〇 に及ぶものである
この所要労働人員は
- 一 線路工手 三、八六八人
 - 一 保線工 四、四六〇人
 - 一 大工職 一三五人

と設計され

軌道用材料としては

- 一 軌條 一〇〇米 一 鋸目板 二一枚 一 繼日用ボルト 四二四本 一 大釘 二九八〇本
 - 一 軌條支材 一五〇ヶ 一 並枕木 一、九七九本 一 分岐枕木 一〇八本
- の更換を要するものである

裏面白紙

省 輸 運

線路工手を約四、〇〇〇人必要とするのに対して、宿沢保線区の線路工手（線路工手長、副長を含む）の人員は、前夜の通り定員の七九％に過ぎない憂うべき状態であるにもかゝらず、一日平均線路工手三〇名、保線工二〇名を要するものであるが、輸送増強の工事は一刻も早く完成する必要がある為、区長以下全員決然と着手したものである。

又これか工事施行箇所は、函館貨物輸送力を左右する。方向別坂阜のいんこう部地点から各方向別幹線（別紙圖面の通り一番線から三番線まであり、収容車両一六〇〇両）の全領域に亘り坂阜作業にいたさかの支障もなくこの工事を遂行することは、実に容易な業ではなかつたが、函館方面と緊密な連絡の下に作業計画を決定した。即ち各幹線のうち分岐器部分の扛上には三乃至四線を、幹線中においては一乃至二線を、晝間本工事の作業中のみ僅用停止して一回の扛上量を一〇〇トマリとし、二乃至三回に分割施行したのである。何分にも坂阜作業に最も悪条件の呈している職務所に施行するの余儀ない事情があつたにも拘らず、従事員の熱意と効力に加へ、函館方面の効力によつて輸送力の低下を來さず完遂し得たのである。尙軌道扛上に伴つて第六、七班子乗中彼所々屬の轉換装置假扛上を施行し、扛上終了後直ちに新設の班子乗中彼所への切換を行つたのであるが、これ又坂阜作業に支障のないよう坂阜作業の僅かな休憩時間中に施行したものであつて、假扛上中は酷暑の夜も徹夜で長期に亘つて監視を実施したのである。

かくの如くにして、効力をあげてあらゆる工夫と努力の結果、最少の人員で最大の成果を収め、一ヶ月も早く二月末に竣工せしめ、これに伴つて工費約九〇万圓の節約をなした。

運 輸 省

今この主なものをあげると左の通りである。

裏
面
白
紙

省 輸 運

二この工事の効果をとして工事進行前において取手轉落後の車間間隔調整の爲の押込作業は一日平均十回であつて取放車四二、二〇〇回であつたが工事中においても工事のための輸送上の支障はなかつたのみならず工事の末期においては工事中にも拘わらず押込作業は一日平均五回程度で半数に減少し保車及坂車作業上に時間的余裕を生み出し得て輸送量の増加を見ることは明らかである。竣工後の成果についてはいまだ日尙浅く実績の詳細は不明であるが押込作業は一日平均五回以下となる見込である。

又監督者及び関係者の不所の努力によりこの現場は車間入換が頻繁であり又この作業は困難なものであつたにも拘らずこの長期間に一件の運轉事故をも起さなかつたのである以上のような成果をあげた外この間において日常作業に優秀な成績をあげ其他諸工事多致を完全に遂行したのであつて、これは保線区長以下全員が輸送力増強の重要性をよく認識しあらゆる困難を克服して全員一致協力努力した結果であつて眞に他の模範として推奨に値するものと認められる。

附属書類

一 平面圖

一 縦断圖

一 一定員現在員比較表

一 線路関係工事工程表

一 保安関係工事工程表

一 十一月から二月末までの方向別改單

上工事以外の諸工事概要

裏面白紙

稲沢保線区定員比較表

名管保線課

月別 定員 現員別 職名	十月末			十一月末			十二月末			二十四年 一月末			記 号
	定員	現在員	差引	定員	現在員	差引	定員	現在員	差引	定員	現在員	差引	
線路工手長	17	18	1	17	18	1	17	18	1	17	18	1	
線路副長	34		△	34	18	△	34	18	△	34	25	△	
線路工手	206	185	△	206	168	△	206	167	△	206	175	△	
計	257	203	△	257	204	△	257	203	△	257	218	△	
現在員 定員計 %		79			79 ⁵			79			85		

△ 内の数字は不足分

裏面白紙

裏面白紙

十一月から二月末までの方向別放棄工事以外の諸工事の概要

(線路工事使役のもの)

工事件名	工事費	線路工事 所	保潔工事 人	大工 費	工事 工 手
稲沃橋内軌条更換工事 名古屋管理 部 管内	三五二、五〇七円	一〇五六人	一七六人		
枕木煙燻防止装置修繕工事 名古屋管理 部 管内	三七、九七八	二一	二一		
軌條地目部修繕工事 名古屋管理 部 管内	二七九、五九七	三八			
稲沃橋内区軌車台修繕工事	五八七、〇九	七八四		二一	
岐阜長森間踏切道修繕工事	九四、八〇〇	三三	五五	二五	一〇
木曾川岐阜間 乙川田圃築橋台修繕工事	五二、六三八	四七〇	一五		
名古屋管理 部 管内 道床修繕工事	一〇五、八四〇	五〇四	三五		
尾張一宮駅三見橋型架設 走行軌条新設工事	一九三、三一〇	四五			
稲沃外一駅 構内分設器修繕工事	一八五、〇三二	四三			
名古屋駅花畑間 惣兵衛川橋梁涵石修繕工事	九〇、四八七	九五			

鐵道總局業務局

牽引列車燃料費比較表(平均) 各鐵局

年 月	機關區 列車種別 數量 実績	購買機關區	
		貨	物
昭和二十三年 度	4	実績	1,754.1
	5	月	1,679.5
	6	月	1,633.6
	7	月	北陸地方震災 940.4
	8	月	1,351.3
	9	月	2,143.4
	上半期	実績(A)	1,579.5
		割合(B)	267.1
	同	10	数量
実績			2,658.5
11		数量	2,111.5
		実績	2,721.6
12		数量	2,111.5
		実績	2,539.2
計		数量(C)	2,098.6
	実績(B)	2,638.9	
	割合(C)	126.0	

(含連合車関係)

裏面白紙

運輸省

○名古屋通信区

(A)通信関係

本運動実施先途には通信設備の完備に負う処大なるを自覚し殊に司令電話の整備、配車専用通話回線及び王安中継線の整備並びに信沢操車場通信設備の整備に主力を注いだ結果左記のような成果をあげた。

記

一実施方針

昨年実施された第一次の運動に於ける結果は短期間に盛沢山の成果を望み過ぎ廣範囲目標をとりすぎた為車庫方面の成績向上に欠くる点のあつたのに鑑み本年は特に上記方面を徹底的に修理し性能改善を図ることとした。和部の項目は十月十八日名通第一〇九六号にて報告した通りであるが大綱を次の通り定めた。

(1)司令電話設備の整備

1. 外線の絶縁等係低抗を測定し規定値以下になる様修理確保する
2. 引込線の絶縁抵抗を一〇「メガオーム」以上に作る様修理確保する
3. 保安箱内部の絶縁抵抗を二〇「メガオーム」以上に作る様修理確保する
4. 各種音響を測定し許容以内となる様修理する
5. イムハルス電圧試験を実施し現性には属するものを修理確保する
6. 送電電鍵の速度動作並びに放形試験を実施し不台恰のものを修理する

裏面白紙

運輸省

7. 一審台及四審台の至速田電機八四ケを新型の六〇〇型に変更する
 8. 発生した田型電機をもつて二審台二審五審六審台の不良品と取りかへ発生品は電修場に入場せしめ速速に修理し補充する
 9. 別送上等による吐出設置四台の新設は雨況の許す限り本期中中に実施する
 10. 特種電機各の各部試験及調整修理をする
 11. 送電機の動作試験を実施し各機につき修理調整する特にマージン電圧は一〇V以上となる保調整し調整不能のものに代品と取替へする
 12. 送電機電圧は二〇〇Vにて短絡し「テスター」にて測定電圧四五V以下のものでとりかへる
 13. 吐出試験は毎週一回以上実施しての成績を関係通信区へ通告し不良ヶ所は修理の上確証試験を実施する
- 2) 泊尺保阻場設備の整備
1. 本期中中管内備修に専従する保班を置く(構成人員一五名、本区員一名、分區員八名他分區よりの助働者二名、人夫二名)
 2. 管内ケーブル中不良ヶ所を修理し絶縁の向上と浸水障害の防止に努める
 3. 各所引込線を整理改善する
 4. 各配線室及屋内配線箇の配線整理をする
 5. 交換機の整備をする

裏面白紙

運輸省

6. 電源装置の整備をする
7. 交換用入電話機及管内電話機の整備をする
8. 電報時計の復旧（ヤード甲一ヶを含む）と整備をする
9. 高戸電話装置の整備をする
10. 長距離中継線及電信線並下に特定路線の整備（細別は既報の如りにつき省略）
11. 無線電信設備の整備
（同右）
12. 高戸電話設備の整備
（同右）
13. 電報時計設備の整備
（同右）
14. 名古屋版単回ケーブル補詰対策の実施
（同右）
15. 名古屋施設交換設備の整備
（同右）
16. 設備の明朗化と業務能率改善
（同右）

裏面白紙

運 輸 省

山多口見MS端局名古屋に移轉し對靜岡として使用開始する
 (1) M40 端局を名古屋に改號して對金澤として使用開始する
 (2) E10 端局を名古屋に改號し對大垣として使用開始する
 (3) 高松電話表裏にレコトフレヤーを取付る

- (4) 柏澤、木原線を新設
- (5) 濱松柏澤間信線の新設
- (6) 柏澤到加藤線に指令電線新設
- (7) 富田二枚線通信指令電線を遠濱に移轉
- (8) 名古屋鐵道名古屋本町に指令電線新設
- (9) 柏澤、名古屋港、白鳥線新設
- (10) 名古屋港内ヤード用電線時計後備

一 期間加作業方針

第一期 十月十五日起 各局々所毎に詳細な業務試驗並びに點檢をなし作業計畫を獨立する

第二期 十月末日起 手持材料にて遂行可能部分の作業遂行と所要材料の調達に努めると共に並行的に第一期にて未實施たつた線

第三期 十一月十五日起 余の細密試験をする
 本格的に作業を遂行する

裏面白紙

裏面白紙

運輸省

第四号 十一月 末日迄

本格的に作業を遂行し第二期に未施行部分の補正作業を
行し杉木武蔵及駒橋を實施し本運動の効果を確認する

一 實 績

一 概 概 況

富例の前費に對して完収率は八二%であつて未了部分を残している事は甚だ残念であるか之が理由としては次の點が考へられる

A、資材不足

大部分は手持資材にて遂行し資材關係の向きより特別に入手出来たものは殆んどなかつたためである

B、人員不足

平時の職工平日常勤く可からざる保守作業或は雜用に相當の人員を要し本運動に従事させる人員は僅く少部分に限られる

C、準備期間

本運動開始前一月の準備期間を講がされたのであるかその頃は上りの具體方針が示されず届方針の示されたのは十月四日であつたので致動がおくれた

D、期間の短縮

本運動が本運動で動かし出したのは十月中旬以後となり實際施行期間一ヶ月半では不足であつた

昨年實施された第一次運動は、目的が多く、資材の相伴ない點を必せられたか今回は、良く車站の特點に於て大きな成果を得た

省 輸 運

電線専用線の整備実績

A. 指令電話

本邦内の準備中に細部試験の結果不良箇所は細部迄全線が把握出来
今度の休寸上にも有るな資本を付た第一回呼出試験では不良率十五
%が才八回の最終回試験では五〇分の一に減し増進に近いものとな
つた事は最大の成果である

B. 柏津探検地通信設備

柏津は新設石炭もない分画であり配線人員も設備数に比し少く戦時
中の管内大改良工事も中途半端で終へ設備の現況は甚だ不良で電線
で最も悪い状態に置れて居り特に管内ケーブルの不良配線の不良に
よる電線時々の時刻の柏津電話線の不通も多く通信の名譽を失墜す
る場合もあつたのであるが本邦内中特にケーブルの修理と配線整
正に重点をおき改善を計つた結果電線時々の障害は大體半減された
（細部詳細な統計は未だまとまらない）電話回線増設も著るしく減少
して來て居る事は大きな収かくである

C. 長距離中継線通信設備及び特定回線

絶縁導体抵抗の向上と輸送設備の整備に重点を指向し實施したかそ
の成績は別表三に示す通り著るしい向上を見ている

裏面白紙

運 輸 省

総務課執比数表
(全四国を基としてのもので)

絶縁抵抗他 メグオーム	運 動 前	運 動 後
無記入	0 回線	10 回線
50メグオーム以上	0 "	5 "
20 — — —	9 "	6 "
10 — — —	5 "	5 "
1 — — —	16 "	14 "
メグオーム以下	18 "	4 "
抜粋(20回線以下)	2 "	0 "
計	50 "	50 "

シ、電気時計設備

本邦内は毎日時刻監視のため巡回監視を実施した結果著るしい成績の向上を見た
(詳細なデータはなし)

ロ、高電圧電話設備

運輸開始前の一ヶ月當り故障件数五、五回か十月十一月各二回に減少した。

実績の細目

A、指令電話設備

整備率八三%

裏面白紙

運輸省

イ、電線建設調査 (二五八ヶ中) 小通怡一〇八ヶ完了 (一〇八ヶ) 一〇〇%
 ロ、小長電線収替 (二五八ヶ中) 小長 八四ヶ 完了 (八四ヶ) 〃
 ハ、新設電線収替 (二五八ヶ中) 計量 八四ヶ 完了 (八四ヶ) 〃
 ニ、線路調査調査 (七一ヶ中) 計量 七二ヶ 完了 (七二ヶ) 〃
 ホ、インハスル 汲形 傍前 (二五八ヶ中) 計量 二五八ヶ完了 (二〇六ヶ) 八〇%
 ヘ、呼出試験 (二七八同) 中 小長 三同 一九九七%
 第一同より第八同に且る呼出試験成績次の通り

裏面白紙

省 輸 運

	ト、外線記録	(八 五村中不良一二六村完了) 一〇〇村 (前泊澤面未済)	
	チ、引込線以内絶縁	(九五ヶ所中小長四一ヶ所完了) 三〇ヶ所	八〇%
	リ、セレクトター	(八五ヶ所中不良 八ヶ所完了) 九ヶ所	七三%
	ヌ、マトシ電線	(八五ヶ所中一一〇以下二九ヶ所完了) 十九ヶ所	一〇〇%
	ル、設置々座	(八五ヶ所中四五以下十七ヶ所完了) 十七ヶ所	六五%
	2 泊澤探検者通信設備	整備率 九二%	一〇〇%
	イ、管内ケーブル	(一九、四村不良二、五村完了) 二、一村	八五%
	ロ、引込線	(三七二ヶ所不良四七ヶ所完了) 十九ヶ所	四〇%
	ハ、コンバイントキ	(九六ヶ所不良一ヶ所完了) 一ヶ所	一〇〇%
	ニ、交換機用送受器	(二五ヶ所不良一ヶ所完了) 一ヶ所	
	ホ、交換機の絶縁	(一九二回路不良) 〇	
	ヘ、コード	(二九二本不良) 〇	
	ト、接続紐回路の損失	(九六回路不良) 〇	
	チ、保安器	(四〇ヶ所不良三二ヶ所完了) 三二ヶ所	
	リ、ジャック	(二七二ヶ所不良八ヶ所完了) 八ヶ所	
	ヌ、電話器	(二五八ヶ所不良六ヶ所完了) 六ヶ所	

裏面白紙

運 輸 省

<p>ル、電 池 (一五二ヶ 小長 七八ヶ完了 七八ヶ) 一〇〇%</p> <p>ヲ、コ ー ト (二五八本 小長 五二本完了 五二本) 一〇〇%</p> <p>リ、通 信 長 官 (二二八ヶ 小長 二一ヶ完了 二〇ヶ) 一〇〇%</p> <p>カ、フ ッ ク ス キ ャ ー (二五八ヶ 小長) 一〇〇%</p>	<p>エ、長 津 離 中 嶺 線 電 信 線 及 特 定 局 線 整 備 率 七 三 %</p> <p>イ、外 線 の みの 配 線 (四) 局 線 小 長 一 一 局 線 完 了 九 四 線 () 八 二 %</p> <p>ロ、海 陸 通 信 局 (一) 局 線 小 長 一 四 局 線 完 了 四 四 線 () 一 〇 〇 %</p> <p>ハ、配 線 至 の 配 線 整 備 (一) 十一ヶ所 完 了 十 一 ヶ 所 () 一 〇 〇 %</p> <p>ニ、名 津 中 名 飯 中 地 局 及 東 横 中 東 横 中 中 嶺 局 毎 年 試 験</p> <p>ホ、對 靜 岡 地 局 を 名 古 屋 地 局 移 轉 し 使 用 開 始 二 局 線</p> <p>ヘ、對 金 澤 地 局 使 用 開 始 三 局 線</p> <p>ト、對 大 垣 地 局 使 用 開 始 一 局 線</p>	<p>カ、無 線 電 信 設 備 整 備 率 九 五 %</p> <p>ク、高 聲 電 話 設 備 整 備 率 九 五 %</p> <p>ケ、電 報 時 計 設 備 整 備 率 九 五 %</p> <p>コ、名 古 屋 電 報 局 ケーブル 通 信 局 東 京 の 買 収 整 備 率 三 〇 %</p> <p>カ、名 古 屋 私 設 交 換 設 備 整 備 率 九 五 %</p>
---	---	---

裏 面 白 紙

運輸省

○列車取扱員乗務員月間成績 ○濱松

本月間實施にあたり局長以下全員一致協力し、趣旨の徹底を計り目的達成に努力した。特に連絡部の改善に對し管内關係者が好く実行し、完全に作業に協力した事は全く他

線の快便とする處である。
向隣は東西に大盛者地をもち伏する牛面ヤードにて特に夜間は相當数の客車を收容しつゝ全く作業意の如くならない状況にもかゝりわらず、好く乗務員に徹底し、万全の策を立て、特に東西市場行の急送品輸送に私を任せ下り一五一レ、上り一五二レの市場輸送行貨車の整止に、又中區警整の急送品積貨車の連絡の面倒を見た事は特筆すべき事である。

常時輸送成績の不良列車である下り七六五レ上り七六八レに對しては特に模範列車に指定し、完全な乗務とケースの充實を計り所期の目的を達した。

全体の輸送成績の向上を計りつゝ且中間線の連絡申込に對し全部應じた事は關係者の銜なる連絡の結果である。

乗務成績その他は別紙の通りである。
十二月中、下旬に於ける整正実績

裏面白紙

鐵道總局業務局

4. 以下のものかあつたか不敷のものは、「ハフライン」で整理し「ネリ物」表付欄を設け
に取替つたもの概算向上された。
5. 與空避重和屋ニューズの振机不平與
々高聲重話機の同路備詰の防止
5. 交換士用送受信の故障を減少した
6. 大前無線送受信機故障の催成休むに努めた結果優秀な成績であつた。

裏面白紙

省 輸 運

十二月分中継時間実績

標準時間 八時間

○ 教 育 課
 実績 車数 一五五三九車・ 延時間 七一四四八時間 平均時間 四・六時間

計	下り	上り	集結車補充	介在車停止集結介在車計	内 集結車	割 合
三四二車	八九車	二五三車	六一車	一四四五車	一三七五車	九五%
八〇車	一九車	一四四〇車	二八八五車	一三九〇車	九七%	九六%

本月間買地帯等は福井地帯渡善後に行ける特別ダイヤであつて渡善後備資材の輸送を大
 幅に要求されてゐたのであつて組立線の作業量は異常なる加重を來してゐた。
 下り方面に對しては福井地帯渡善後備資材積置車の荷役に合した送り出しを、常に大輸送
 積留車を持ちつゝ、金澤方面行の輸送の調節を計り、且ケスの充實に努めた事は並々なら
 ぬ努力であつた。
 上り方面に對しては金澤方面からの入込と福井地帯に依る空車併出とを一手に引受け介
 在車の停止に努力し完全な集結にて木原方面に送り出した事は特筆すべき事である。

裏面白紙

運輸省

集積成績その他は次の通り
十二月中、下旬に於ける整正実績

計	上り	下り	集積量補元	介在量整正	集積介在量計	内集積量	割合
一六六車	八二車	八四車	七二車	八四五車	八四二車	一〇〇%	
七九車	七車	六七一車	一五一六車	六七一車	六七一車	一〇〇%	
一五一三車	一〇〇%	一〇〇%					

中継時間実績
標準時間 九時間

十二月下旬	十二月下旬	十二月下旬	十二月下旬	十二月下旬
中継車	中継車	中継車	中継車	中継車
三二一六車	九五車	三三一車	三六八二車	九二車
一車平均	七九、六時間	九、〇時間	六、二時間	六四、〇時間
六、八時間	七、六時間	七、六時間	七、六時間	七、六時間

裏面白紙

めくれず

裏面白紙

総人運 第五八

號

起案

昭和五年五月二十五日

決定

昭和 年 月 日

施行

昭和 年 月 日

東京鐵道局、名古屋鐵道局、門司鐵道局に対し本月二十五日
勲狀授与の上は左案のとおり官報官廳事項欄に其旨公示する
ことに致し候。

左案

◎勲狀授与 内閣總理大臣は本月二十五日東京鐵道局、名古屋鐵道局、
門司鐵道局に対し左のとおり勲狀を授与した。

表彰状

東京鐵道局
名古屋鐵道局
門司鐵道局
(各通)

昭和二十三年度における鐵道貨物年間一億三千万吨輸送

計畫の實施に當り、あらゆる悪條件が累積し極めて困難

な狀況の下にあつたにもかかわらず、たゆまざる努力を続

けてよく責任輸送量を突破し、所期の目的を達成する

原動力となつたことは、右管内従事員一同が國家の定情

総 理 廳

と貨物輸送の重要性とを深く認識し、強い責任感と

盛んな勤労意欲とをもちつて職務をこなし遂げられた結果であつて

鐵道輸送を通じて國家の再建に寄與した功績は、まことに

大きく、他の模範とすべきものである。よつて表彰状を授與して

これを表彰する。

昭和二十四年五月二十五日

内閣總理大臣 吉田 茂

東京鐵道局、名古屋鐵道局、門司鐵道局に對する表彰状授与式

參列者予定
運輸省(本省關係)

大臣

政務次官

次官

鐵道總長官

人事課長

官房人事課員

被表彰者

東京鐵道局長

名古屋鐵道局長

門司鐵道局長

總理廳

總理府

內閣官房長官

總務課長

人事課長

官房人事課員

○國會開會中につき院內大臣室で挙式された。

めくられず