

担の明示、報告の経路、報告期日、報告様式の統一ならびに基礎となる統計資料および作成した統計表類などの保存期間について定めているものである。(湯本平兵衛)

うんゆへんりょう 運輸変量 (英) traffic variants 輸送量の増減によってその発生額に影響を受ける原価部分、すなわち一般にいう変動費を意味するものであり、施設維持費のうち輸送作業によって生ずる損耗を補うための修繕工事費、車両維持費のうち運転による損耗および破損の修繕工事費、運転用燃料費および乗車券の費用等がそのおもな部分を構成する。

運輸企業において輸送量の増減と原価の変動関係を観察する際は、通常固定費および変動費の概念が援用される。固定費および変動費は経営規模が一定であることを前提として、操業度の変化と原価の変動との関係をいうのであるが、運輸企業においては経営規模が部分的に常に変化し易いので、この考え方を適用するのが不合理な場合が少なくない。とくに鉄道が発展過程にある場合にそうである。このような見地から英国の経済学者ホルムストロム(Holmstrom I. E.)は、運輸企業における輸送量の変化に伴う原価の区分を、運輸変量(traffic variants)と能力変量(capacity variants)とに分けている。——能力変量。

参考文献 高橋秀雄著 交通の近代的経営。Holmstrom, Railway and Road in Pioneer Development Overseas, London 1934。(中島勇次)

うんゆほう 運輸報 鉄道電報の一種で運輸上とくに緊要な事項の通信に使用する電報をいう。

運輸報の使用はおおむねつぎの内容のものに限定してある。

- 1 車両およびその付属品の運用
- 2 列車の運転・船舶運航に関する指令および報告
- 3 列車および船舶の事故その他災害に関する事項
- 4 荷物事故処理規程(昭和23・9 達第490号)第6条に関する事項
- 5 その他業務上とくに緊要な事項

運輸報は電報用紙の指定らんに略号「ウユ」と指定し、非常報について優先取扱をする。(関根辰雄)

うんようこうりつ 運用効率 配置両数に対する運用両数の割合。運用両数とは運行両数をまかなうために計画的に常時必要とする車両で、運行面の所要両数・特発予備車・交番および特殊作業検査予備車を合計したもののことである。

算出式は、

$$\text{運用効率} = \frac{\text{運用両数}}{\text{配置両数}} \times 100$$

である。なお配置両数の内訳は運用車と予備車を加えたものである。したがって予備車の少ないことは運用効率のよいことになるので経営上有利である。運用効率向上のためには、工場内場・区修繕特殊局部検査による休車および所要日数を短縮することが必要となる。(塚越義寿)

え

えいぎょうかいし 営業開始 駅または線路の旅客または貨物の運輸営業を始めること。国鉄におけるその手続は新線の建設その他の大改良工事と、既設線における新駅の設置のような簡易な工事とによって異なる。

新線の建設その他の大改良については、新設の鉄道線路の全部または一部が大略竣工(しゅんこう)して旅客・貨物の運送を開始することができることを工事事務所長・電気工事事務所長または鉄道管理局長が認めたときは、予定開始期日の2箇月前に、その旨を総裁に報告することになっている。これを営業開始予報といいこの予報が出ると新線の開業の場合は、この予報によって営業局長は開業の準備に着手し、その旨を鉄道管理局長に通知する。また施設局長・電気局長または建設局長は適当な時期に局員に命じて、工事を施行した局所員および営業を管掌する鉄道管理局員立会のうえ竣工監査を行う。この者を竣工監査員という。この場合竣工監査を局所長に委託することもある。竣工監査員は監査を行い予定開業期日の12日前に局長に復命書を提出する。局長はこの復命書にもとづいて営業開始に支障なしと認めたときは関係局課長に通知する。関係局課長は営業開始・国有鉄道線路名称・局所管区域変更等についての公示または示達の手続をする。この公示または示達が公布されると工事事務所長は、この線路を鉄道管理局長に引渡し、鉄道管理局長は運輸営業を開始するのである。既設線の新駅開業にあっては、鉄道管理局長は営業開始予報を提出せず、工事竣工をまって営業開始について上申、本社において公示・示達等の手続を行う。

地方鉄道・軌道における運輸営業の開始はこれを**運輸開始**と称し、地方鉄道・軌道業者は所定の手続により監督官庁の認可を受けなければ運輸開始をすることができない(地方鉄道法第

20条・地方鉄道法施行規則第23条・軌道法第10条・軌道法施行規則第17条)。(森 節寿)

えいぎょうキロ 営業キロ 公示された鉄道・自動車路線・航路における営業区間の長さとなる駅間キロ程またはその累計。

1 営業キロ程はスイッチバック線、終端停車場および特種の線路状態により分岐する1,2線に対するキロ程を除き、施設局調査にかかる実測メートル程を4倍5入法をもってキロ以下1位に止めキロ分に調節公示されている。

2 営業キロの算定は通常始終端駅では営業本線の始終端を起点とし、中間駅では駅の本屋の中心点を計算の基礎としている。ただし線路延長計画のない終端停車場はその線路の終端までのキロ程による。なお停車場の移転・勾配(こうばい)の変更・曲線の緩和等によって実測距離に変更があっても、一般的に営業キロの修正が加えられるまでそのままとされ、必ずしも実測キロ程と一致しない場合が往々ある。

3 営業キロは用途上旅客営業キロ・貨物営業キロおよび全キロの3種に分たれさらに各期末営業キロと平均営業キロとに区分計算し、統計月・年報には局別に発表されている。

(1) 旅客営業キロ

旅客輸送区間の営業キロであって、旅客・貨物共通区間の営業キロに旅客専用区間の営業キロを加えたものである。

旅客営業キロ = 旅客貨物共通区間営業キロ + 旅客専用区間営業キロ

(2) 貨物営業キロ

貨物輸送区間の営業キロであって、旅客・貨物共通区間の営業キロに貨物専用区間の営業キロを加えたものである。

貨物営業キロ = 旅客貨物共通区間営業キロ + 貨物専用区間営業