

業キロ

(3) 全キロ

旅客・貨物を区別せず鉄道の運輸営業全区間の営業キロを示したものである。したがってその計算方は旅客・貨物共通区間の営業キロに旅客専用区間・貨物専用区間の営業キロを加算したものであって、旅客営業キロと貨物営業キロを合計したものではない。

全キロ＝旅客貨物共通区間営業キロ＋旅客専用区間営業キロ＋貨物専用区間営業キロ

(4) 期末営業キロ

統計期間末における現在キロであって、月基準のものは月末営業キロといい、年度基準のものは年度末営業キロというのである。したがってこの計算方は前期末営業キロに当該期間における開業線の営業キロを加え、これより廃止線のキロを控除したものである。

期末営業キロ＝前期末営業キロ＋当該期間の開業キロ－当該期間の廃止キロ

(5) 平均営業キロ

当該期間において運輸成績作成上営業キロを輸送の実情に合致させるように計算されたものであり、計算方は本期間内の新規営業キロに開業当日より期末までの日数を乗じた延日キロ（廃止の場合には廃止キロに廃止当日より期末までの日数を乗じた延日キロを控除）を本期間内の全日数で除したものが新キロに対する平均営業キロで、これに前期末営業キロを加えたものが本期末営業キロである。もちろん新規および廃止営業キロがない場合は期末営業キロと平均営業キロは同一である。

平均営業キロ＝前期末営業キロ＋[(本期間開業キロ×開業当日から期末までの日数)－(本期間廃止キロ×廃止当日から期末までの日数)÷本期間日数]

なお営業を休止した区間の平均キロはこれを控除する。この場合の計算方はその公示にもとづきつぎの営業キロを控除する。
(営業休止区間キロ×営業休止日数)÷本期間日数

なお局別営業キロは実際の局分界点のキロによらず、鉄道管理局局分界駅を基点として計算集計されている。

(6) * 運賃計算キロ程

国鉄では営業上の必要により特定の区間に営業キロ以外の運賃計算キロ程を設定している。――貨物営業キロ程。(田中一郎)

えいぎょうけいすう 営業係数 (英) operating ratio (独)

Betriebszahl (仏) coefficient de l'exploitation 一般の財務分析論においては、損益計算書に計上される各項目の比率を operating ratio (営業比率) と称しているが、鉄道企業においては営業収入に対する営業経費の百分率を営業係数とよび、営業活動の成果を測定するための指標として使用している。

営業係数を算定する場合の分子となる営業経費の内容については明確な基準は見出せないが、営業係数は営業活動の成果を示すものであるから、営業活動に直接的に関係のない費用を除くべきであることはいうまでもない。アメリカの鉄道では税金および車両等の使用料は除かれることになっている。ホワイトによればこれ等の費用は、鉄道経営担当者が左右し得ない性質のものであるからといわれている。資本金・債務取扱諸費・債券発行差損および手形割引料等は財務活動にともなう費用であるから当然包含させるべきではない。減価償却費については若干問題がある。経常の減価償却費は施設および車両の保守費と同様に、営業活動に不可欠の要素であるから含めるのが合理的であるが、特別償却費は除外すべきである。アメリカ鉄道もこの説によっており、ドイツ連邦鉄道は減価償却制度は採用して

いないが、それに該当する施設および車両更新費を加えている。

国際鉄道連合 (International Union of Railways, Union Internationale des Chemins de Fer 略して U. I. C. とよぶ) が毎年発行している国際鉄道統計 (International Railway Statistics) においては利子および減価償却費のいずれをも包含しない営業経費を使用しているが、利子を除くのは前述の理論上当然のこととして、減価償却費を除外しているのは減価償却制度が各国共通に行われていないためと思われる。

ドイツ連邦鉄道においては営業収入に対する営業経費に資本金を加算したものの百分率を Wirtschaftszahl (経済係数) と呼び、営業係数と別に企業全体の収支率を表示するために使用している。

日本の国鉄においては、第2次世界大戦が終了するまでは U. I. C. の鉄道統計と同一方式による営業係数が使用されていた。しかし第2次大戦後減価償却制度を採用したこと、企業収支の均衡を図ることが国鉄の経営上重要な関心事となったために、戦前の如き営業係数では利用上不便となったので、経常の営業費に減価償却費および利子を加算したものの、営業収入に対する百分率を営業係数として使用するのが慣習となっている。しかしこの係数はドイツ連邦鉄道で使用している経済係数に相当するものであって、本来の営業係数と区別すべきである。

国際鉄道連合発行の国際鉄道統計に掲げられている主要国の鉄道営業係数はつぎのとおりである (営業経費に利子および減価償却費を含めない場合の営業係数)。

(鉄 道 名)	(1953)	(1954)	(1955)
ドイツ連邦鉄道	109	107	101
オーストリア連邦鉄道	125	124	134
ベルギー国有鉄道	100	100	96
フランス国有鉄道	106	109	106
イギリス鉄道	92	96	100
ハンガリー国有鉄道	97	97	97
イタリア国有鉄道	126	124	125
ノルウェー国有鉄道	122	125	119
カナダ国有鉄道	95	98	92
カナダ太平洋鉄道	94	94	92
アメリカ(1級)鉄道	75	75	79
インド鉄道	77	85	82
日本国有鉄道(鉄道のみ)	84	85	84

国鉄の営業係数を営業経費に利子および減価償却費を含めたものと否とにつき計算すればつぎのとおりである (連絡船および自動車を含む)。

(年度)	A		A	B
昭和 11	59	昭和 23	139	147
12	61	24	99	103
13	61	25	81	98
14	60	26	89	101
15	64	27	85	101
16	70	28	84	100
17	63	29	85	101
18	64	30	84	107
19	75	31	83	106
20	126			
21	165			
22	145			

Aは利子、減価償却費を含めない場合、Bは同上を含めた場合。
昭和22年以前は減価償却制度がないので省略。(中島勇次)