

り運輸作業費を示す係数である。

オ 換算客貨車キロ当り管理費 換算客貨車キロで管理費を除いたもので、生産高単位(換算客貨車キロ1キロ)当り管理費を示す係数である。

カ 換算客貨車キロ当り一般費 換算客貨車キロで一般費すなわち減価償却費および利子債務取扱諸費を除いたもので、生産高単位(換算客貨車キロ1キロ)当り一般費を示す係数である。

キ 換算客貨車キロ当り人件費 換算客貨車キロで人件費を除いたもので、生産高単位(換算客貨車キロ1キロ)当り人件費を示す係数である。

ク 換算客貨車キロ当り物件費 換算客貨車キロで物件費を除いたもので、生産高単位(換算客貨車キロ1キロ)当り物件費を示す係数である。

ケ 動力使用効率 換算客貨車キロまたは動力車キロで動力費・動力使用量を除いたもので、生産高単位(換算客貨車キロ1キロ、または動力車キロ1キロ)当りの動力費または動力使用量、すなわち動力使用成績を示す係数である。

コ 換算客貨車キロ当り修繕費 換算客貨車キロで修繕費を除いたもので、生産高単位(換算客貨車キロ1キロ)当り修繕費を示す係数である。

サ 換算客貨車キロ当り業務費 換算客貨車キロで業務費を除いたもので、生産高単位(換算客貨車キロ1キロ)当り業務費を示す係数である。

シ 外注依存度 修繕費で外注費を除いたもので、保守工事費について外注に依存する程度を示す係数である。

(4) 販売高原価係数より細分される主要な係数はつぎのとおりである。

ア 旅客販売高原価係数 人キロで旅客原価を除いたもので、旅客販売高単位(1人1キロ)当り旅客原価を示す係数である。これはさらに定期外および定期旅客販売高原価係数、定期外旅客販売高原価係数、定期旅客販売高原価係数に細分される。

イ 貨物販売高原価係数 トンキロで貨物原価を除いたもので、貨物販売高単位(1トン1キロ)当り貨物原価を示す係数である。これはさらに小口貨物販売高原価係数、車扱貨物販売高原価係数に細分される。

(5) 輸送効率より細分される主要な係数はつぎのとおりである。

ア 輸送効率は前述のように生産高(輸送力)単位当り販売高であって、生産即販売であるべき運輸という商品の性格から重要な係数であるが、同種の主要な係数に属するものがある。

(7) 旅客輸送効率 換算客車キロで人キロを除いたもので、旅客生産高単位(換算客車キロ1キロ)当り旅客販売高を示す係数である。

(イ) 旅客列車輸送効率 旅客列車キロで人キロを除いたもので、旅客列車キロを旅客生産高とした場合の旅客生産高単位(旅客列車キロ1キロ)当り旅客販売高を示す係数である。

(ロ) 客車輸送効率 客車キロで人キロを除いたもので、客車キロを旅客生産高とした場合の旅客生産高単位(客車キロ1キロ)当り旅客販売高を示す係数である。

(ハ) 貨物輸送効率 換算貨車キロでトンキロを除いたもので、貨物生産高単位(換算貨車キロ1キロ)当り貨物販売高を示す係数である。

(ニ) 貨物列車輸送効率 貨物列車キロでトンキロを除いたもので、貨物列車キロを貨物生産高とした場合の貨物生産高単位(貨物列車キロ1キロ)当り貨物販売高を示す係数である。

(ホ) 貨車輸送効率 貨車キロでトンキロを除いたもので、貨

車キロを貨物生産高とした場合の貨物生産高単位(貨車キロ1キロ)当り貨物販売高を示す係数である。

(4) 動力車輸送効率 動力車キロで人トンキロを除いたもので、動力車キロ1キロ当りの販売高を示す係数である。

イ 列車連結効率 1列車当り連結の客貨車(または換算客貨車)数をあらわす係数でつぎのものがある。

(7) 列車連結効率 列車キロで(換算)客貨車キロを除いたもので、1列車当り連結の(換算)客貨車数を示す係数である。

(イ) 旅客列車連結効率 旅客列車キロで(換算)客車キロを除いたもので、1旅客列車当り連結の(換算)客車数を示す係数である。

(ロ) 貨物列車連結効率 貨物列車キロで(換算)貨車キロを除いたもので、1貨物列車当り連結の(換算)貨車数を示す係数である。

ウ 運輸密度 単位距離または単位時間当りの輸送量であって主要な係数に属するものがある。

(7) (客貨)輸送密度 平均営業キロで人トンキロを除いたもので営業キロ1キロ当りの輸送量を示す係数である。

(イ) 旅客輸送密度 平均旅客営業キロで人キロを除いたもので旅客営業キロ1キロ当り輸送人員を示す係数である。

(ロ) 貨物輸送密度 平均貨物営業キロでトンキロを除いたもので、貨物営業キロ1キロ当り輸送トン数を示す係数である。

(エ) 列車密度 平均営業キロで列車キロを除いたもので、営業キロ1キロ当りの列車回数を示す係数である。

(ハ) 車両密度 平均営業キロで車両キロ(または換算車両キロ)を除いたもので、営業キロ1キロ当りの通過車数(または換算車数)を示す係数である。これに客貨車密度、客車密度、貨車密度がある。

エ 車両使用効率 車両現在車(使用可能な車両)数で車両キロを除いたもので、使用可能な車両1車当りの仕事量(走行キロ)をあらわす係数である。主要なものに客車使用効率、電車使用効率、貨車使用効率、動力車使用効率(蒸気機関車・電気機関車・電動車・気動車使用効率)がある。

オ 車両運用効率 車両現在車(使用可能な車両)数で使用車数を除いたもので、車両の使用割合を示す係数である。主要なものに客車運用効率、電車運用効率、貨車運用効率、動力車運用効率(蒸気機関車・電気機関車・電動車・気動車運用効率)がある。

カ 動力車牽引効率 動力車キロで換算客貨車キロを除いたもので、動力車の牽引(けんいん)換算両数を表わす係数である。主要なものに蒸気機関車・電気機関車・電動車・気動車牽引効率が属する。

キ 乗車効率 定員キロで人キロを除いたもので、客車定員に対する乗車人員の割合を示す係数である。定員キロは客車定員に客車キロを乗じたもので、旅客輸送の定員能力、すなわち標準旅客販売高を示し、人キロは輸送された旅客人員とその乗車区間キロとの積で、実際旅客販売高を表わすものであるから、乗車効率は販売および生産計画重要な係数である。

2 総資本回転率の系列の主要係数

総資本回転率はつぎの算式の示すとおり

自己資本構成率と自己資本回転率

固定資産構成率と固定資産回転率

流動資産構成率と流動資産回転率

などに分析される。

$$\text{総資本回転率} = \frac{\text{営業収入}}{\text{総資本}} = \frac{\text{自己資本}}{\text{総資本}} \times \frac{\text{営業収入}}{\text{自己資本}}$$