

1 原価の計算客体となる輸送作業の区分

まず運輸形態により (1) 遠距離運輸 (2) 狭軌運輸 (3) 都市および近郊運輸 (4) 自動車運輸 (5) 海上および内水路運輸の5つに区分する。これを運輸部門とする。

つぎに各運輸部門を輸送作業が遂行される過程にもつぎ

(1) 発着取扱作業 (Abfertigung) (2) 列車組成作業 (Zugbildung) (3) 列車運転作業 (Zugförderung)・自動車運転作業 (Kraftwagenförderung)・船舶運航作業 (Schiffsförderung) の3つの作業分野 (Leistungsgebiet) に区分する。

各作業分野はさらに旅客列車と貨物列車に分けられた上、つぎの表に示すように細分される。

(作業分野)	(旅客列車)	(貨物列車)
発着取扱作業	旅客発着取扱	小口扱貨物発着取扱
	手小荷物発着取扱	車扱貨物発着取扱
列車組成作業	急行列車	積替貨物取扱
	準急行列車	急行列車
	普通列車	長距離列車
	列車乗務	近距離列車
列車運転作業	機関車乗務	自用貨物列車
	機関車作業	自用列車
	自管区の客車の手入および保守	列車乗務
	運転および線路の看視	機関車乗務
	軌道の保守および更新	機関車作業
	列車運転施設の維持	自管区における貨車の手入および保守
運行線路	その他の鉄道施設の維持	運転および線路の看視
		軌道の保守および更新
		列車運転施設の維持
		その他の鉄道施設の維持

2 原価算定の作業単位

上記各作業ごとに作業単位を定め、その単位当りの作業原価を算出する。作業単位はつぎのとおりである。

(作業分野)	(作業区分)	(作業単位)
発着取扱作業	旅客発着取扱	旅客輸送1人
	手小荷物発着取扱	手小荷物1個
	小口扱および車扱貨物発着取扱	貨物発着1t
	積替貨物取扱	積替貨物1t
列車組成作業	各列車別	連結車両1車
	列車乗務	1列車乗務キロ
列車運転作業	機関車乗務	1機関車キロ
	機関車作業	1作業トンキロ
	自管区の客貨車の手入および保守	客車1車軸キロ
	運転および線路看視	貨車1総トンキロ
	軌道保守および更新	1列車キロ
	列車運転施設の維持	1作業トンキロ
運行線路	その他の鉄道施設の維持	1機関車キロ
		1列車キロ

3 経費の計算基礎

上記各作業に対応させるべき経費の計算は、1年度を単位とし、簿記によって確定された損益勘定に属する費用額を分析して行う。

国鉄においては、これと若干異なる形態により行っている。

すなわち、経済計算制度を経営費計算と運送原価計算の2つの過程に区分し、経営費計算はこれをさらにつぎの3つの過程に区分する。

1 計画計算 経営活動の実行に先だち、輸送量・作業量・収入および経費につき予定をたてる。この場合作業量および経費はそれぞれ対照的なものであるとし、それを経営科目別に計算する。

2 実績計算 上記計画計算における各計画項目に対する実績を確定計算する。

3 経営比較 計画と実績との比較、期間別比較および同種業務機関相互の比較を行って、経営の異状を発見し合理化の基礎とする。

国鉄における経営費計算は作業別 (経営科目によって表示される) の原価を算出し、作業量と対照することを根幹とし、それを事前計算、事後計算および経営比較を行うことによって予算統制に利用しようとするにある。また経営費計算は運送原価の計算および各種企画の基礎となる原価資料作成上期待されるところが多い。——経済計算。経済係数。運送原価計算。経営科目。

参考文献 高橋秀雄著 交通の近代的経営。中島勇次著 鉄道原価計算。Kurt Tecklenburg, Betriebskostenrechnung und Selbstkostenermittlung bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin (1930)。(中島勇次)

けいおうていとてんてつ 京王帝都電鉄

1 事業者の概要

名称 京王帝都電鉄株式会社、本社 東京都新宿区新宿、資本金 60,000 万円、おもな事業 地方鉄道業のほか一般乗合旅客自動車運送事業路線 445 km、一般貸切旅客自動車運送事業ならびに土地建物の売買および賃貸業。鉄道従業員 1,379 人、保有車両 電動客車 121、客車 41、電動貨車 3、貨車 9 両。

沿革 京王線は明治 40・6 新宿・八王子間の軌道敷設特許を受け、武蔵電気軌道株式会社を設立、同 43・4 京王電気軌道株式会社と社名を変更し、大正 2・4 営業開始した。大正 15・12 玉南鉄道株式会社を合併、また昭和 13・6・1 武蔵中央電鉄株式会社 (八王子・高尾山麓間) の軌道を譲受け、同 14・6 同区間を営業休止した。昭和 19・5 陸上交通事業調整法により東京急行電鉄に合併され京王支社となる。昭和 23・6 東急再編成により東急と分離、京王線、井の頭線を根幹とする資本金 5,000 万円の京王帝都電鉄株式会社として新発足し現在に至る。

井の頭線は昭和 3・1 渋谷・吉祥寺間の鉄道敷設免許を受け、同年 9 月東京山手急行電鉄株式会社を設立、同 5・11 東京郊外電鉄株式会社と社名を変更し、同 6・2 渋谷急行電鉄株式会社と合併、同 8・1 帝都電鉄株式会社として発足、同年 8 月営業開始

項 目	年 度	昭和 28	29	30
旅客輸送人員(千人)		128,955	149,126	159,739
人 キ ロ (千)		736,797	785,636	854,642
貨物輸送トン数(千t)		26	1	1
トン キ ロ (千)		559	1	0.7
旅客収入(千円)		1,157,677	1,242,362	1,345,225
貨物収入(〃)		39	40	34
運輸雑収(〃)		2,509	3,217	11,875
収入合計(〃)		1,160,224	1,245,618	1,357,134
営業費(〃)		966,783	1,079,293	1,193,681
営業利益(〃)		148,490	166,325	163,453
営業係数(%)		83	87	84