

前後2組の懸垂式台車によって懸垂され、3KW、4HPの主電動機によって走るようになっており、その車両自重は1,440kg、乗車定員は大人15人または子供20人である。→モノレール鉄道。(江里口正夫)

けんせつせん 建設線 鉄道敷設法予定線のうち、鉄道建設費予算で国会の議決を経た鉄道線路。したがって建設線には工事に着手して、未完成のものと、完成して営業しているものがあるが、一般に建設工事を施工中のものを指す場合が多い。(小川泰平)

けんせつせんけいざいちょうさ 建設線経済調査 新線の建設は経済を無視しては成り立たない。そのために路線の計画が決定すると、その路線が経済的に引合つか、沿線の経済関係の実態をとらえ、これにもとづいて輸送量を想定し、開業後の収支を算定すると同時に、新線の開通がその線の沿線の住民に与える影響、ひいては国家経済におよぼす効果をも測定する必要がある。これを建設線経済調査という。

1 国鉄の収支の面からみた経済調査実施の方法

(1) 旅客輸送量の算定

旅客は定期外普通旅客・定期外特殊旅客・定期旅客に分け、さらにこれを建設線の線内相互発着のもの、建設線と既設線にまたがって発着するもの、および建設線を通してのものに分けて考察する。

定期外普通旅客(定期乗車券以外のすべての乗車券〔復路の乗車を含む〕により輸送される旅客のうちから定期外特殊旅客を除いたものの総称)の乗降は、その地区の人口に大きな関係をもっているもので、民度において、また経済情勢において同程度の町村ならば、その地区の乗降人員はだいたい人口に比例するのが通例である。そこで定期外普通旅客は類似線の人口1人当り年間乗車回数を、新線の人口に適用して新線の場合を推定する。定期外旅客のうち海水浴客・登山客・社寺への参拝客・観光地帯への遊覧客などの**定期外特殊旅客**はその実績により算定する。

定期旅客(定期乗車券により輸送される旅客の総称)については類似線の定期旅客と定期外普通旅客との比率を適用して推定する。なおこの場合その地区にある学校・事業場等を参しやくすることを必要とする。

またその新線が建設されて既設線をショートカット(短絡)するような場合は、そこを通過する旅客を考えなければならない。これらの旅客については既設線の関係発着駅別明細表によって実績を調査し、その建設線によってショートカットとなる部分の数量を算定する。

(2) 貨物輸送量の算定

貨物の輸送量はその地区の主要貨物(車扱貨物)とその他の雑貨(小口扱・宅扱貨物)とに分けて、そのおのおのについて旅客輸送量の区分に準じて考察する。

主要貨物については、現地について移出入状態ならびにそのおもな仕向地・仕出地を調査し、これにもとづいて算定する。この場合その数量的確を期するために、たとえば木材については蓄積量・森林面積・増産計画・貯木施設等、鉱産品については埋蔵量・鉱区面積・増産計画等、傍系資料を極力豊富に整備し貨物発着数量推定の基礎とすることが望ましい。

主要貨物以外の雑貨については類似線について、その発送および到着トン数を人口1人当り年何ほかを求め、これを沿線の人口に適用して推定する。

(3) 収入の算定

旅客収入は定期外旅客収入を*輸送量と、全局定期外1人キロ当り収入とにより、定期旅客収入を輸送量と全局定期1人キ

ロ当り収入とにより算出し、これに手小荷物収入、旅客雑収および荷物雑収を推定して加算する。

貨物収入は車扱貨物については貨物運送規則所定により、小口扱その他については輸送量と全局平均トンキロ当り収入により計算し、これに貨物雑収を旅客に準じて計上する。

ここで注意を要することは例を建設線窪川線(土讃線の影野・窪川間)についていえば、たとえば建設前毎日窪川から自動車で影野にきて、影野から高知に行った旅客が60人あったとする。それが新線ができたので毎日窪川から高知に行く旅客が100人になったとする。この場合の収入をどうするかということである。この場合は窪川・高知間の旅客でも開通前の利用者60人に対しては、影野・高知間の運賃はすでに国鉄が収受しているので、新たに増加となる窪川・影野間の運賃のみを計上し、新規利用者(*誘発)40人に対しては全区間の運賃を計上する。

またショートカットの場合たとえば湧網線のような場合において、建設前北見遠軽回りであったものが、湧網線経由となり人キロが減るのでこの分については減収として考え、ショートカットによって誘発する分については増収として考える。貨物についても収入の計上方法については、旅客の場合と同様に考えて新たに増加する収入のみを計上することである。

(4) 支出の算定

輸送量の想定にもとづいて算出された収入に見合う支出をつぎの区分にしたがって計算する。

ア 線内営業支出 1線区の輸送形態をみると、その線内相互間に発着するものと、線外にわたり発送されるものがある。またべつに全線通過となる客貨もある。これらの客貨に対する経費は普通その線区で発生したものと、接続駅の経費のように共通の経費もあり、後者はその発生額を輸送量の比率のような一定の基準により、それぞれの線区へ配布する。このような個別の経費と配布された共通の経費との合計を線内営業支出といい、人件費・物件費および管理費に内訳される。線内営業支出については新線運営に必要な要員・施設・車両および列車回数等を想定し類似線の実績にもとづいて算定する。

イ 線外営業支出(新線建設により新たに客貨の誘発があった場合、これが線外にわたって輸送されるとき〔建設線通過を含む〕線外で生ずる新たな経費)は全局平均1人トンキロ当り原価のうち、比例費に相当する額と輸送量とにより計上する。

ウ 建設費の利子は大蔵省資金運用部資金法にもとづく利率等を基準として算出する。

エ 減価償却費は日本国有鉄道固定財産管理規程にもとづいて計算する。すなわち残存価格を見込み鉄道償却資産耐用年数表を用い定額法により償却する。車両費については所要車両を新造したものとし上記に準じ償却額を算出する。

オ 短絡による収入減支出減は短絡線を建設した場合に、その線の通過となる転嫁輸送量についてみると、従来よりキロ程の減少をきたすが通例である。したがって通過転嫁旅客および貨物については、短絡となる人トンキロ分だけ収入の減少をきたすので、これを算定する。また別途この収入減に見合う支出減も当然発生する。

以上述べた輸送量の算定によって導き出された想定収入および支出はつぎのように要約される。

収入の部		支出の部	
旅客収入		線内営業支出	
定期外普通旅客収入	}	人件費	}
定期外特殊旅客収入		物件費	
定期旅客収入		管理費	