

対して少なれば少ないほどよい、多くなればそれだけ経費増となってプラスにはならない。だから企業性を強く打ち出した現在はもちろん、将来に向けてはなおさら仕業率向上への努力が必要となってきている。(松本敬司)

じどうしゃせつ 自動車施設 自動車運送事業を営むために設けた施設の総称。国鉄では自動車運送事業を営むためには自動車営業所を設け、バスまたはトラックを配置するとともに、自動車車掌、自動車運転士、自動車を保守整備する整備係その他の職員をおいて、営業所長がこれを管理運用している。また必要の箇所に自動車営業所の業務の一部を分担する支所または派出所を設け、路線には自動車駅または乗降場を設置して、旅客の乗降・荷物の取扱をしている。

国鉄自動車営業所の業務は、鉄道の場合の駅と車掌区と機関区および客貨車区が総合されたものとみてよい。ただ異なる所は列車の代りに自動車が、レール上でなく一般道路上を運行している点だけといって差支えない。

日本国有鉄道固定財産管理規程は、これら自動車営業所・支所・駅などの自動車施設を土地・建物・工作物・機器・自動車(事業用)・営業用自動車および無形資産に大別して管理するように定めている。鉄道の部門と異なるおもなものにつぎのようなものがある。

1 自動車庫

自動車を収容保管する収容車庫と、自動車を検査修繕する修繕車庫とがある。

収容車庫の大きさは経営の経済性、作業能率等の見地から、降雪地帯、酷寒地帯等の特殊事情を除き、配置自動車両数の30%収容(修繕車庫の収容力を含む)を標準としている。

修繕車庫は自動車の解体や分解または点検等の作業の能率化をはかるため、営業所の規模により天井(てんじょう)走行クレーン、ジブクレーンまたはモノレールクレーンを設備し、床面には下回りの検査修繕の便をはかってピットを設ける。また修繕車庫の一部を区切りもしくは外部に付属させて、各種の工作機械を備えた機械室、燃料噴射ポンプ試験機などを収容する試験室、各種工具を格納する工具室、蓄電池の充電を行う充電室などを設ける。

2 連絡上家

国鉄バスは鉄道との連絡を重要使命としており、どの路線も鉄道の駅前に発着している。この発着場に、鉄道から自動車への乗換客が待合せるために設けた上家を連絡上家(旅客上家)といい、降雪酷寒地方、利用度の高い箇所など旅客サービス上必要となるに設ける。

一般に鉄道の中間駅では鉄道の駅の前方または側方に、駅に接して設け、大都市の場合は駅前・広場に独立した上家を設置する。

3 洗じょう装置

自動車を洗じょうするために洗車場を設け、カーワッシャーを備えつける。洗車場は自動車営業所の立地条件により自動車庫内に設けることもあるが、原則として営業所前の広場の一隅を舗装し排水溝を設ける。洗車場の広さは1両分 50m²を基準とし、1営業所に2両分を限度として施設する。

カーワッシャーは動力ポンプによって得た高圧の水をホースによって導き、作業員はそのノズルを持って必要な箇所を洗じょうするのであるが、この装置では下回り部分の清掃が十分に行われないと、ボデーの清掃に労力を要するので、最近比較的簡易で能率的な自動洗じょう装置を研究している。この装置は自動車が高架式の洗じょう台を通過する際、スイッチを操作

することにより、自動的に上下左右から高圧噴水を行うとともに、装置されたブラシが自動車の通過にしたがって、ボデーの清掃を自動的に行う仕組である。現在試験的に実施しているが、この方式によれば従来1回 25～30分を要した作業が10分程度に短縮でき、能率向上に大きく寄与できる。その設置に当っては、1日の仕業車が相当数(少くとも30両程度)の営業所を選ぶことが適当である。

4 ガソリンスタンド

自動車の主要燃料たるガソリンまたは軽油は、危険防止のため地下にタンクを設けて貯蔵し、これを自動車に供給する場合は、動力ポンプによって自動的に給油できる装置となっている。

ディーゼル自動車の燃料の軽油は極度に水分塵埃等を嫌うため従来国鉄自動車では軽油を遠心分離機によってろ過したものを、タンクに貯蔵の上給油していたが、ろ過しない軽油を貯蔵しておき、給油の際自動的にろ過できるよう直結ろ過装置をスタンドに取付けた方が作業能率の改善になるので、目下この方式を数箇所でも試験的に実施している。現在国鉄のバスは大部分、トラックは過半数がディーゼル化しており、数年後には全部がディーゼル車となるものと予定されている。したがってこの給油方式が全面的に採用された場合は、多大な人手の節約ができるものと期待されている。

5 営業権

国鉄自動車が新線を開業したため、その共通区間で営業していた民営の自動車業者が事業の継続ができなくなって、その共通区間またはその事業の全部を廃止した場合、国鉄は道路運送法および同法施行令の定めるところにより、その事業者の損失に対し補償をしなければならないことになっている。この補償額を営業権として無形資産に編入し、10年償却の処理を行っている。(小林 栄)

じどうしゃじゅんしゅうにゅう 自動車純収入 国鉄の経営する自動車によって運送される旅客・荷物および貨物の運賃・諸料金等の収入ならびに自動車施設に属する土地その他設備の貸付料金・使用料金等の収入で、資産の売却代金・営業外収入は含まない。

国鉄自動車は鉄道連絡運送や鉄道で輸送する荷物および貨物の自動車代行輸送等を実施しているので、取扱収入だけでは自動車の収入を明確にすることはできない。自動車収入が明確にならなければ収支の関係が判明しない。したがって経営活動の実体をは握することは困難であるので、自動車取扱収入とは別に、自動車純収入を計算する必要が生じる。

自動車収入は運輸計算書類その他にもとづいて計算し、毎日自動車純収入計算台帳に記入し、これを集計して自動車純収入月報を作成し、毎月分を翌月4日までに鉄道管理局経理部審査課または同審査統計課に提出する。同課においては自動車純収入を科目別に審査確定し、鉄道管理局会計長は自動車取扱収入を純収入に更正するため、振替伝票を発行して更正手続をし、初めて自動車純収入が確定するわけである。

自動車純収入はつぎのとおり区分される。

1 旅客純収入

(1) 自動車線内相互発着となるものは、取扱収入を純収入とする。

(2) 鉄道・航路(社線を含む、以下同じ)にまたがるものは、自動車線内の運賃を純収入とする。

(3) 旅客雑収は取扱収入を純収入とする。

(4) 旅客自動車を鉄道事故その他のために、自動車経費以外の損益勘定負担となるものに対して使用したときは、1車1km