

につき60円を純収入とする。この場合旅費その他特別の経費を要したときは、その経費を加算する。

2 荷物純収入

(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・航路にまたがるものは、発送(通過を含む)・到着ともつぎに相当する額を純収入とする。ただしイについては、運賃を割引したもの50円とする。

ア 手荷物	1個につき	50円
イ 小荷物	"	68円
ウ 特別扱新聞紙	"	4円50銭
エ 特別扱雑誌	"	15円
オ 郵便物	"	48円

(3) 荷物雑収は取扱収入を純収入とする。ただし代金引換付小荷物の代金引換手数料は、自動車線発となるものはその6割を、自動車線着となるものはその4割を純収入とし、荷扱所料金・配達料および再配達料は純収入として算入しない。

3 貨物純収入

(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・航路にまたがるものは、発送・到着ともつぎのとおりである。

ア 宅扱貨物は、貨物通知書運賃額から再配達料相当額を控除した金額の4割4分(最低運賃の場合は5割)を純収入とする。

イ 小口扱貨物は、貨物通知書運賃額の4割4分(最低運賃の場合は5割)を純収入とする。

ウ 車扱貨物は自動車線内の運賃を純収入とする。

(3) 貨物雑収は取扱収入を純収入とする。ただし代金引換付貨物の代金引換手数料は、自動車線発となるものはその6割を、自動車線着となるものはその4割を純収入とし、荷扱所料金・再配達料および接統料は純収入として算入しない。

(4) 代行輸送その他

貨物自動車を鉄道で輸送する荷物および貨物の代行輸送その他のために使用したときの純収入は、つぎのとおりである。

① 代行輸送

ア 個数制

A 新潟市内
小口貨物 1個につき 13円10銭

B 東京都内
a 手小荷物 " 13円
(特別扱雑誌を含む)

b 特別扱新聞紙 " 7円

c 小口貨物 " 16円10銭

C 大阪市内
手小荷物 " 10円
(特別扱雑誌を含む)

イ 車キロ制

A 宇部線 1車1kmにつき 55円

B 東三条・燕間、宇品線、可部線、

矢部線および湯前線 " 65円

C 大阪地区 " 70円

D 前号以外のもの " 60円

② その他

貨物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につき60円を純収入とする。この場合、旅費その他特別の経費を

要したときは、その経費を加算する。

5 雑収入

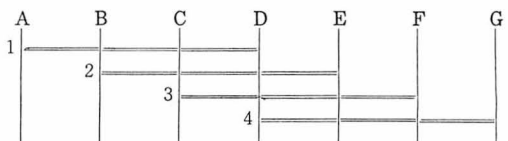
前各号以外の取扱雑収入を純収入とする。(西山清氏)

じどうしゃじょうしゃこうりつ 自動車乗車効率 乗車定員利用率あるいは、乗車密度と同意語であって、自動車の乗車定員に対し何人の乗客があったか、すなわちどの程度の利用成績をあげ得たかを知る場合の言葉である。

これをさらに具体的にいえば、輸送能力すなわち乗車定員に対する実際乗車人員の割合であって、たとえば乗車定員50人の自動車に25人の旅客が乗車した場合、 $25 \div 50 = 0.5$ となり、乗車効率は50%ということがわかる。

以上のとおり1車両・1区間(途中乗降のない場合、距離がどんなに長くとも)の場合は、この算式で効率がわかるが、自動車線にはそう単純なものばかりではなく、本線あり支線あり、またその間を運行する自動車便の回数や運行系統のちがいもあり、列車のそれと異なりむしろ複雑なものが多いため、人キロという便法を用いて効率を求める方法をとっている。すなわち輸送量(乗車人員×乗車キロ=輸送人キロ)÷輸送能力(平均乗車定員×自動車の走行キロ=輸送能力人キロ)=乗車効率という方法である。

いま作図で両者の比較をしてみるとおおむねつぎのとおりとなる。



上図で、

1 AからGまでは、ある自動車線の駅を示す。

2 1から4までは、自動車便の番号を示し、その右横線は、運行系統を示す。

3 各駅間キロ程は10kmとする。

4 各自動車の乗車人員は、起点から終点まで、通し客20名とする。

5 各自動車の乗車定員は50人とする。

とした場合 この乗車効率を知ろうとするには、前述の第1の方法をもってすれば、

$\frac{20}{50}, \frac{40}{100}, \frac{60}{150}, \frac{60}{150}, \frac{40}{100}, \frac{20}{50}$ すなわち $\frac{240(\text{乗車人員})}{600(\text{輸送能力})} = 0.4$ となり、その計算過程は非常に面倒である。これを簡易化したものが、人キロを利用した第2の方法である。

すなわち輸送量は、 $20人 \times 30km \times 4 = 2,400人キロ$

輸送能力は、 $50人 \times 30km \times 4 = 6,000人キロ$

となり、効率は $2400人キロ \div 6000人キロ = 0.4$ と簡単な方法で同じ数値を得ることができる。

乗車効率の調査は自動車運送業者が自動車の運行計画をたてる上に、必要な基本の1つであって、乗車効率の高い場合は、運転回数の増加あるいは自動車の大型化を要し、それが低ければ運転回数の削減あるいはより小型の自動車でこと足りるかも知れないのであって、サービス上や採算の上にその影響は非常に大きいから、国鉄・民間を問わず、それぞれの方法・回数をもってこの調査を行っている。

国鉄自動車においては四半期ごとに、旅客交通量調査(乗車人員をある一定の期間各便各区間ごとに調べる)を行っているが、その方法はおおむねつぎのとおりである。

調査の主眼がいずれにあるかによって、その方法が異なるが、