

ゆうする大隧道区間を優先し、まず昭和16・8日本阪隧道、新丹那隧道に着工、続いて17・9新東山隧道(上り)を着工し、日本阪隧道は19・10・1完成した。新東山隧道も工事をすすめ、新幹線工事中止の後狭軌隧道として完成し、日本阪隧道とともに現在営業線として使用している。

設計の終了した区間の線路用地は買収を行い、小田原、静岡、豊橋、名古屋、大阪、姫路、徳山等の各停車場予定地も若干買収した。かくして新幹線の工事も着々と進行したが日華事変が激しくなるにしたがって資金・資材が次第に不足し、ついに本計画は昭和18年中止のやむなきに至った。(小川泰平)

じんキロ・トンキロ 人キロ・トンキロ 鉄道で輸送した人員またはトン数にその輸送距離(キロ)を乗じたもの。

鉄道(国鉄経営の船舶・自動車を含む)による旅客および貨物の輸送距離を明らかにし、輸送数量・収入および列車・車両の運行数とともに、予算の編成その他鉄道経営の基本資料とする。

計算方にはつぎの3つがある。

1 起点キロ式

起点キロ式延キロ計算は調査表に起点(発駅)から終点(着駅)までの輸送キロを記入し、その輸送キロに輸送数を乗じたものを集計して輸送延キロを計算する。この方法は延キロ計算方としては一番簡単な方法であって、統計機械を利用して集計することができ、特定区間相互の輸送を知るには便利であるが、線別・区間別の輸送状態を知りえない欠点がある。現在この方法で延キロ計算をしているものに主要品貨物統計がある。

2 発着通過式

発着通過式延キロ計算は、国鉄線路名称の順位に線名および駅名を配列した発着表を使用し、同一発駅のものは、その着駅のいかにかわらず、集計して上下別に発着表に記入し、また別に同一着駅のものは、その発駅のいかにかわらず集計して、上下方向別に記入することによって、各駅の発着数が上下方向別に明らかとなるので、その輸送方向にしたがって、発数を加え着数を減ずることにより、駅間通過数が計算されるのである。この駅間キロを乗じて、駅間通過延キロを計算し、全区間を集計して全輸送延キロを算出する。この方法は駅間通過密度が大なるほど計算が集約されることになるから、計算手数が軽減できる点で、起点キロ式よりも有利であるとともに、駅間通過数が明らかとなるので線別・区間別の輸送状態を明確にする利点がある。ただし特定区間相互の輸送数を知ることができない欠点がある。現在この方法で延キロを計算しているのは列車キロ・車両キロ・人キロ・トンキロ等である。

発着人員から通過人員を計算する方法を例示するとつぎのとおりである。

鉄道旅客発着通過人員人キロ表

駅名	下		上		駅間キロ	通過		人キロ	記事
	発	着	発	着		下	上		
(東海道線)									
東京	5								
有楽町		2		5		5			
新橋		3		4		3	5		
浜松町			9				9		

本表の下りの通過は、東京を発して有楽町までの通過は5であるから東京・有楽町間の通過は5と記入する。つぎの有楽町・新橋間是有楽町で2の下車あるため同区間の通過人員は3とな

る。また上り通過の場合は、浜松町を9発して、新橋駅で4の下車であるから、新橋・浜松町間の通過は9となり、新橋・有楽町間の通過は5となるが、これを逆に到着を発とし発を到着として、下りの通過を出すように有楽町から5発して、新橋で4発したこととしても同じ結果を得られるので、各局ともにこの方法で通過を計算している。

3 運賃逆算式

国鉄の運賃(例外のものを除く)は、輸送キロを基準として計算されている。したがって、輸送単位ごとに、運賃が変れば、それを逆算して発着駅間のキロが計算できることになる。この原理によって、運賃別に輸送数を区分集計したものに、その運賃に対応する輸送キロを乗じたものを集計して全輸送キロを計算する。ただしこの場合においては同一区間で運賃を異にする割引旅客、小児旅客等は、種類別に計算するかまたは割引しないものに還元して集計する。

この方法は運賃計算キロと、輸送計算キロが一致していることが必要である。また運賃は通常一定キロの幅をもった共通運賃として定められているので、この場合の逆算キロはその幅の中心により計算されるため多少の誤差はまぬかれないが、計算が簡単なため非常に手数が軽減される。現在旅客キロ別度数分布調査はこの方法を採用している。(工藤欽一郎)

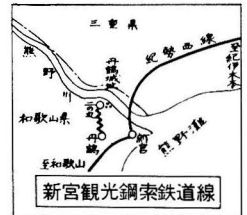
しんくうかんこうこうさくてつどう 新宮観光鋼索鉄道

1 事業者の概要

名称 新宮観光株式会社、設立 昭和27・5・10、本社 和歌山県新宮市、資本金 3,000万円、おもな事業 地方鉄道(鋼索線)、旅館・料理業。鉄道従業員3人、保有車両鋼索客車1両。

2 地方鉄道線

和歌山県新宮市新宮地内丹鶴城址にあり、丹鶴・二の丸間0.1km、動力電気、軌間0.762m、旅客・貨物輸送を目的とする。昭和28・6・4免許、同29・8・21開業。



3 運輸概況

項 目	昭和 29	30
旅客輸送人員(千人)	32	47
人 キ ロ (千)	3	5
貨物輸送トン数(千t)	—	—
ト ン キ ロ (千)	—	—
旅客収入(千円)	442	651
貨物収入(〃)	—	—
運輸雑収(〃)	64	—
収入合計(〃)	506	651
営業費(〃)	492	397
営業益金(〃)	14	254
営業係数(%)	97	61

(嵯峨野福次)

しんくうブレーキ 真空ブレーキ(車両の) (英) vacuum brake (独) Luftsauge-, Niederdruck-oder Vakuumbremse (仏) frein á vide 大気圧と、真空発生機によってつくった部分真空との差圧を利用した、車両用貫通ブレーキ装置である。流体圧を利用した自動貫通ブレーキの最初のもので、発明当初は列車用貫通ブレーキとして多く用いられた。列車重量が大きく、速度が高くなるにつれ、後に発明された空気ブレーキの性能に圧倒され、次第に領域をおかされつつあり、現在わが国で