

および一般管理費を加えた総原価の計算が行われるようになったが、この場合といえども生産過程を対象とするものと、その他とは明確に区分して行うこととなっている。

しかるに運送原価については、この区分をなすことが不可能である。計算手続的にはテックレンブルグの説のように経営原価と生産原価との区別はつけられるが、本来生産と販売とは即時的に行われるのであるから、それを区別することは不可能である。よって運送原価は常に運送用役の生産および販売の両過程を包含したものととなる。

3 運送用役はそれが現実に提供された地域においてのみ経済的給付としての意義をもつ。したがって運送原価は、客体となる運送用役の提供された地域の重要な要件をなす。特に輸送作業はそれが行われる地域の地理的条件によって影響されるものであると同時に、運輸密度のいかんによって運送原価は根本的に左右されるのであるから、運送原価は属地的性格が強い。

4 運送用役の量は輸送に付される旅客および貨物の数量と、その輸送距離との二元的要素によって決定されるが、それに伴ない運送原価を構成する要素のうち、おのずから上記2つの要素によって異なる変動関係をもつものが含まれることとなる。すなわち輸送距離にまったく影響されない要素と、それに影響される要素とである。前者を通常場所の原価または発着作業原価 (terminal cost, Stationsdienstkosten), 後者を距離的原価または輸送作業原価 (running cost, Streckendienstkosten) と呼ばれている。かかる原価構成はまったく運送原価のみに存在するものである。

国鉄の全線平均の運送原価はつぎの表に示すとおりである。

年度	旅客1人1キロ平均運送原価	貨物1トン1キロ平均運送原価	年度	旅客1人1キロ平均運送原価	貨物1トン1キロ平均運送原価
昭和22	円 0.144	円 0.924	昭和27	円 1.081	円 2.738
23	0.438	1.953	28	1.235	2.945
24	0.568	1.935	29	1.217	3.041
25	0.770	1.948	30	1.257	3.096
26	0.907	2.199	31	1.247	3.019

備考 この表の運送原価は輸送作業費のほかは利子および減価償却費、管理費等すべての要素を包含するものである。

運送原価の構成要素は運輸機関の種類によってももちろん異なるものであり、また同一種類の運輸機関にあっても使用動力の種類、経営規模の大小、運輸密度の相違によってその構成割合

原 価 要 素	旅客1人1キロ平均		貨物1トン1キロ平均		
	金 額	(構成割合)	金 額	(構成割合)	
輸送作業直接費	施設保守費	円 0.138	11	円 0.364	12
	電気保守費	0.073	6	0.139	5
	車両保守費	0.137	11	0.253	8
	運 転 費	0.284	23	0.739	25
	営 業 費	0.203	16	0.541	18
	計	0.835	67	2.036	68
	内訳	人件費	0.416	33	1.021
物件費	0.419	34	1.015	34	
間 接 費	厚生福祉費	0.059	5	0.143	5
	教習所費	0.005	0	0.013	0
	公 安 費	0.005	0	0.014	0
	管 理 費	0.076	6	0.199	7
	計	0.145	11	0.369	12
減 価 償 却 費	0.219	18	0.488	16	
利 子	0.048	4	0.126	4	
総 原 価	1.247	100	3.019	100	

に差異を生ずる。

鉄道の運送原価の構成を、昭和31年度における国鉄の実績により例示すれば表に示すとおりである。→運送原価計算。場所の原価。距離の原価。

参考文献 高橋秀雄著 鉄道賃率制度論。中島勇次著 鉄道原価計算。Kurt Tecklenburg, Die Betriebskostenrechnung und Selbstkostenermittlung bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1930。(中島勇次)

うんそうげんかけいさん 運送原価計算 一般的に原価計算 (costing, cost accounting, Selbstkostenrechnung) とは、企業経営において給付1単位を生産するために消費される経済価値、すなわち原価を計算するための手続を指称する。しかし原価計算において原価を算出するためには、給付の生産に着手してからそれが完了するまでの全過程を通じて、生産の進行につれて逐次消費されてゆく労働および諸財貨の価額を洩れなくは握計算しかつ記録してゆかなければならないのである。したがってその方法および形態は、生産される給付の性質および生産過程の構造如何によっておのずから異なるものとなる。

運輸企業は運送用役という特種の給付生産を目的とするものであり、したがって経営過程も製造工業等とくらべるといちじるしい相違点をもっている。これに適用する原価計算の方法および形態はおのずから独得のものとならざるを得ない。それが運送原価計算と呼ばれるものである。

運送原価計算の目的は (1) 運賃および諸料金を決定するための基礎を求めること (2) 経営の内部過程を合理的に管理するための手段とすること (3) 異なる運輸機関相互間の調整をはかるための基礎を求めること等である。

運送原価計算の方法は運輸機関の種類、すなわち鉄道、自動車、船舶および航空機等によってそれぞれ特色を有するが、それと同時に原価計算の主たる利用目的のいかんによっても異なるものとなる。しかしそれらを通じて、製造工業等に適用される一般の原価計算と根本的に相違するところはつぎの諸点である。

1 一般の原価計算は有体物を原価の計算対象とするのであるから、原価を構成する各種の要素と計算客体との関係を直接的に結びつけて考えることができる。たとえば機の製造原価を計算する場合には、それに要する木材、くぎ、金具、塗料などの諸材料はその機の製造に必須のものであり、かつ消費高も明確には握することができ、また製造過程に費した労務も製品たる機と関連して明確に算定することができる。しかるに運送原価計算において原価の計算対象とする運送用役は一種の利用効果、いわゆるサービスであるから、原価の実体をなす消費経済価値と計算客体とを直接的に結びつけることが不可能である。すなわち運送原価計算においては、第1次的に原価要素を輸送作業(旅客・貨物の取扱と車両の運転など)と関係づけは握し、第2次的にそれら作業によって実際に輸送された旅客・貨物の輸送量に配賦して、最終的給付たる輸送量単位あたりの原価を算出する方法を採らざるを得ない。運送原価計算において行われるこのような形態による原価計算をレーマンは間接的原価計算 (indirekte Kalkulation) または経営原価計算 (Betriebskalkulation) と呼んでおり、またドイツ国有鉄道においては、上述の運送原価計算の第1次的過程をなす輸送作業を客体とする計算を経営費計算 (Betriebskostenrechnung) と称している。

2 運送原価計算においては、上記のように給付単位あたりの原価を間接的に算出せざるを得ないので、算出される原価は個々の運輸についての原価ではなく、平均的原価たらざるを得ないものとなる。