

F 運輸開始前の雑収入の会計処理

運輸開始前の雑収入はあげて借入金利子の支払に充当・その残額を商法第196条(現商法第291条)の建設利息に充当すべきこととされた。

G 各事業関連収入の分割区分の明示

H 関連費の分割区分の明示

各事業関連興業費、各区間関連建設費、建設営業関連費、兼業についての興業営業関連費、各事業興業営業関連費、建設営業関連費および各事業関連営業費のような統括の中間勘定の設定、ならびに期末における関連費分割の基準の明示をしたことである。これらの関連費はすでに述べたとおり、本会計規程の制定前から私鉄の会計慣習として行われてきたものを明文化したのである。ただ兼業についても興業営業関連費の設定を強制した点において、従前の制度より規制の範囲が拡大された。

(i) 会計成例

この会計規程が制定されてのち、その補足的意味において、地方鉄道の会計整理についての重要問題は監督官庁において熱心に討議され、とくに継続的重要性のあるものについては、会計成例としてその重要度に応じて大臣決裁または監督局長・法規課長の決裁を経て、会計成例として公にされた。その他のものについても数多くの内規による不文律の会計慣習があり、いま成例中重要なものを掲げるとつぎのとおりである。

A 公共団体その他の者より受ける補助金または寄付金に関する件

建設受入の寄付金を貸借対照表貸方に特別資金という科目で整理し、同時に借方に同受入寄付金と同額の固定資産価額を表示することを命じ、同寄付金を雑収入に算入して配当等の財源に供しえないこととした(後述(2)現行会計制度、イ会計規則(㉔)参照)。この点資本剰余金を認めた進歩的な先例である。

B 改良工事たる軌条交換の場合における旧軌条その他の会計整理

同種交換の場合の軌条交換整理は、取替法によって無代価品となるのであるが、重量交換の場合は撤去軌条はいまだ耐用期間中にあるので、その撤去軌条の評価方法・撤去工事費の会計整理方法を定めたものである。

C 増設または改良工事にかかる支払利子の決算方法

未開業中のみ認められる借入金利子の固定資産賦課を、開業後においても、大改良工事の場合にかぎり認めるものである((2)のイ(㉔)参照)。

(㉔) 財務諸表

財務諸表については、地方鉄道法施行規則第49条にもとづく営業報告書様式(大正8・8鉄道院告示第64号)をもって制定公布され、貸借対照表、損益計算書、利益処分表、営業収入・営業費各明細表、建設費予算決算対照表、貯蔵物品明細表等からなっていた。これより以前の営業報告書様式としては「私設鉄道の営業報告書に添付すべき諸表の様式」(明治33・10通信省告示第408号)があり、同様式は明治43・11内閣告示第14号をもってさらに軽便鉄道にも準用され、その各表における勘定科目体系としては、関連収支の点を除いて私設鉄道のそれとほとんど同様である。

財務諸表の表示は勘定式(勘定科目の帳簿整理の順序にしたがって表の上に転記すること)であり、貸借対照表については固定性流動性いずれの配列法によらず、科目表示方法には体系的な分類もなされなかった。

(2) 現行会計制度

冒頭に述べたとおり地方鉄道の現行会計制度は、地方鉄道業

会計規則で確立されており、昭和26・4・1から施行されたものであって、内容形式ともに画期的大改革をなし遂げたのである。

ア 現行会計制度の基礎

現行会計制度の基礎は沿革の項で述べたとおりである。これらの半世紀をこえる伝統的な会計規則および慣習は、私鉄会計として独自の発展を遂げたものであるが、その会計環境からただちに現行制度に移行したのではなく、他面一般企業会計制度との調和ということも留意されてきたのである。たとえば、昭和9・8商工省臨時産業合理局財務管理委員会の財務諸表準則、昭和16・12の企画院製造工業貸借対照表準則案、同財産目録草案および損益計算準則草案がそれぞれ公表され、これらの態勢に即応して地方鉄道会計制度の改正が企てられたのであったが、第2次世界大戦激化のため中止された。このようにして終戦を迎えるや、公正な運賃の算定の基礎として運送費原価計算制度の制定が要望されて、昭和23・8第1次地方鉄道軌道運送原価計算規則草案が公表され、ついで翌24・1同規則第2次草案が発表されたのであるが、たまたまその頃連合軍総司令部から「工業会社および商事会社の財務諸表作成に関する指示書」が企業の財務諸表の作成基準として提示され、経済安定本部内に企業会計制度対策調査会が設けられ、運輸省からも同調査会所属委員会の委員として、新しい企業会計制度の制定に参画したのである。かくて昭和24・7同調査会の企業会計原則・財務諸表準則(以下単に企業会計原則財務諸表準則という)の中間報告が公表された。これらのわが国の企業会計の動向に即応すべく新会計規則の立案に着手し、同時に上記の運送費原価計算も可能な財務諸表の改正にも留意し、とくに営業費の部門構成については、米国際交通委員会所定の営業費の勘定組織を参しゃくした。

イ 会計規則

新しい会計規則は18箇条からなっており、旧会計規程より5条多くなっている。この規則のおもな改正点はつぎのとおりである。

(㉔) 制定の目的を特定したこと

旧規程においては、その制定の目的は特定されていなかった。旧規程時代政府がその規程の下に私鉄の会計監督を厳重にしたことは主として私鉄を政府が買収・補償・補助する場合の基準とすることにあつたといわれる(佐藤雄能著 鉄道会計研究 p.14)。しかるに、この規則では公正収益(fair return)のは握を主たる目的とするとともに、企業の経営分析を従たる目的とした。これは運賃決定において公正収益のは握が、その決定的要素として密接不離の関係にあるからである。この「公正収益のは握」は米国の鉄道会計においてすでに確立されている。

(i) 会計年度を統一したこと

会計年度が1年2期の場合、9月末および3月末各決算期に、1年1期の場合3月末決算期にそれぞれ会計年度を統一した。これはかねてからの重要課題の1つであったが、幾多の障害があつて果たしえなかったのである。統一した理由は、各事業者の経営成債・能率等の比較、および鉄道事業経営の将来性の動向についての正しい判断をなし、かつ統一の計画的な運輸行政ができること等である。とくに各事業者の運送原価の標準化、その他の財務的施策に関して能率的・総合的かつ合理的な行政措置ができるからである。

(㉔) 会計原則の設定

私鉄会計において資本・収益の2勘定を厳格に区分すべきことは、沿革の項で述べたとおり、すでに明治の初期において私設鉄道に指示されたところであり、原則の表示そのものは珍しくないが、この規則には経済安定本部の企業会計原則中の重要