

を説明するために、運輸収入についての決算科目を示すと、次のようである。

自動車収入(款)			
(項)	(目)	(項)	(目)
自動車旅客収入	定期外運賃	自動車貨物収入	小口扱運賃
	定期運賃		車扱運賃
	手小荷物運賃		貨物協同運輸
	郵便物運賃		運賃
	旅客協同運輸運賃		貨物雑収
	旅客雑収		
	荷物雑収		

この目別を鉄道収入に比較すると、第1に駐留車関係の旅客・荷物および貨物に対して科目がないこと、第2に**旅客協同運輸運賃**および**貨物協同運輸運賃**という科目がふえている。前者については、自動車線輸送となるものは取り扱わないためで、後者については、旅客の荷物および貨物のレール上の輸送について、自動車の機動性を利用することにより生ずる収入である。また、この収入を会計上明示する必要のために本科目を設定し、鉄道収入の該当科目から本科目に振替整理を行なっている。

その発生原因については、天災等によりレール輸送に不通区間を生じた場合、または国鉄の運送計画および経済性の見地から荷物および貨物の発送または到着を集約させ、受託駅から集約駅の分を自動車輸送に負担させる場合、および運賃の収受はないが鉄道収入の負担(たとえば旅客列車のシートカバー等の駅・せんたく場間の自動車による運送で、営業外の経費負担に対する収入である)。要するに、旅客協同運輸運賃は旅客代行輸送および営業外、貨物協同運輸運賃は荷電代行輸送、貨車代行輸送および営業外とから構成されている。

次に、**自動車純収入の計算方の基準**を科目別に説明する。

1 旅客収入

(1) 定期外運賃・定期運賃

自動車線発は乗車券簿により、自動車線着(自動車線相互を除く。)となるものは着札により、また自動車線通過となるものは別に定めた通過旅客調査票によって、自動車線相互発着となるものは取扱収入とし、鉄道・航路(社線を含む。)にまたがるものは、自動車線所定運賃により計算したものを純収入とする。ただし旅客代行輸送の場合は、輸送人員および旅客から実際に収受した運賃には無関係に、1車1キロメートル当りの振替単価を別に設定し、代行区間における自動車走行キロに乗ずることにより算出する。

(2) 手小荷物運賃・郵便物運賃

自動車線の発または着は、手小荷物切符、新聞紙・雑誌の託送証書および託送郵便物後払証等によって、自動車線相互発着は取扱収入を純収入とし、鉄道航路(社線を含む。)にまたがるものは、荷主から収受した運賃には無関係に、1個当りの振替単価を別に設定し、輸送個数に乗ずることにより計算する。ただし、荷電代行は個数制(東京地区1個当り15円)と輸送個数には関係なく車キロ制としたものがある。

(3) 旅客雑収・荷物雑収

旅客雑収については手回り品料金・過剰金等を、荷物雑収については保管料・さしず手数料・携帯品一時預り料・代金引換手数料等を整理した取扱収入を純収入とする。ただし代金引換手数料は、自動車線発については取扱収入の6割を、自動車線着となるものは、4割を計算して純収入とする。

2 貨物収入

(1) 小口扱運賃

自動車線の発または着は、貨物通知書等により、また通過については貨物中継簿により、自動車線相互発着は取扱収入を純収入とし、鉄道・航路(社線を含む。)にまたがるもの(運賃制度は通算制をとっている。)は輸送キロの分担に関係なく、一定の分割比を別に設定し、これにより収受運賃(貨物通知書記載の運賃)を割賦して計算する。ただし、貨車代行輸送は、その輸送トン数には無関係に1車1キロメートル当りの振替単価(車キロ制)により計算する。

(2) 車扱運賃

自動車線相互発着の純収入は、小口扱と同様である。しかし鉄道・航路(社線を含む。)にまたがるものは、運賃制度が小口扱貨物と違って併算制であり、貨物通知書の運賃欄にも区分され、したがって車扱の純収入は、その自動車線所定の運賃により計算することになっている。ただし貨車代行輸送は小口扱運賃と同じである。

(3) 貨物雑収

自動車線の保管料・留置料・さしず手数料等を整理した取扱収入を純収入とする。

(注) 1 荷物による振替単価(1個につき)は手荷物67円50銭、小荷物77円、特別扱新聞紙7円、特別扱雑誌22円、郵便物48円。

2 代行輸送の車キロ制による振替単価(1車1キロメートルにつき)は一般65円、南部線75円。(小太刀 宏)

じどうしゃせんきょうつうじょうしゃ 自動車線共通乗車 共通乗車とは、同一路線上の同一区間を経営の異なる複数の運輸機関が、それぞれ自動車を運行している場合、それらの運輸機関の合意により、それぞれの運輸機関が発売した共通乗車区間に有効な乗車券を所持する旅客が、それらのうち任意の自動車に乗車できるようにすることである。これは運輸機関相互の協調を基盤として、旅客の利便を増進し、運輸機関相互の無用な競争を排除して、旅客営業の能率的な遂行を期することを目的とするものである。

共通乗車を実施するためには、その前提として、同一路線上の同一区間を相互に運行し、しかも運賃制度・運送約款が同一であることが必要である。

1 共通乗車契約

共通乗車を行なう場合は、各運輸機関の合意により、運輸協定を締結し、運輸大臣の認可を受けなければならない。この場合、その実施要領のすべてを運輸協定に記載することは困難なので、細部については運輸協定の附属協定として、共通乗車契約を結ぶ必要がある。

共通乗車契約とは、国鉄とそれぞれの運輸機関各別に締結されるものであって、国鉄の契約当時は地方自動車事務所長である。共通乗車契約の内容は次のような事項である。

(1) 共通乗車及び旅客運賃の清算方について (2) 共通乗車及び旅客運賃清算に使用する帳票類の調製に要する経費負担 (3) 資料提出の義務 (4) 債務の履行と延滞償金 (5) 担保条項 (6) 有効期間 (7) 更新条項 (8) 契約に定めない事項又は疑義を生じた場合の取扱い

2 共通乗車規則

昭和33・3公示されたもので、国鉄その他の運輸機関において定める一般旅客運送上の運送約款とは別に、次のような内容を規定したものである。

(1) 適用範囲 (2) 共通乗車の範囲 (3) 乗車券の効力 (4) 乗車変更等の取扱いの制限 (5) 旅客運賃の払いもどし

このほか、共通乗車区間および共通乗車旅客の範囲について