

業の一面を専門に担当しているにすぎないのに反して、運輸区は小さいながらもそれ自身が、1つのまとまった経営単位であるという点において大いに異なるということが出来る。したがって鉄道管理局長は、区長には一般の現場長共通権限および駅長権限のほか、区内駅相互間発着の小口団体旅客の受付および輸送の承認、輸送の情勢に応じ臨時列車の運転および運休ならびに分割併合、区内における列車の運転整理その他広範な権限を委任している。

千葉鉄道管理局管内の運輸区には区長・助役・庶務掛・駅務掛・車掌およびレールバス運転士が置かれ、富山運輸区には区長・助役・予備助役・事務掛・車掌・諸機掛・駅務掛・予備駅務掛・操車掛・駅手・予備駅手・転てつ手・連結手・予備構内手・踏切警手・技術掛・電車運転士・電車運転士見習・電車検査掛・電車掛・車両手・技工長・技工・誘導掛・整備掛・電気掛・電機手・電力分区長・電力工手長・電力工手副長・電力工手・雑務手等が置かれている。これらの職員を運輸区従事員と呼んでいる。(宮坂正直)

うんゆしゅうにゅうじむきてい 運輸収入事務規程 国鉄における審査事務の準則である。駅・車掌区・自動車営業所・病院等の現業機関で取扱った運輸および付帯の収入(その払いもどしを含む)に対する審査調定(調査決定)、および計算整理・連絡運輸の清算・業務委託費その他の計算整理等の処理方を規定したもの(総裁達)で、その構成およびおもな内容はつぎのとおりである。

1 総則(第1章)

運賃料金の調定、後払運賃料金の徴収要求、医療金の調定および徴収要求、公衆電報料金および電報手数料の調定、引換代金の調定および整理、連絡運輸の清算、通行税の支払要求、配達料および業務委託費の支払要求等の処理機関ならびに審査事務に対する事務処理区分等基本事項を規定。

2 収入の審査(第2章)

旅客・荷物および貨物収入ならびに病院収入関係各種収入報告帳表・割引証等の審査項目および審査方法、乗車券類その他帳表の出納、各種運賃料金・医療金等に対する審査方法を規定。

3 計算整理(第3章)

取扱収入に対する伝票の作成・照合・確認、各種後払運賃料金の徴収要求手続、通行税・出貨責任付貨物運賃割りもどし金・荷物配達料・患者まかない料・公衆電報料金等の支払要求手続、自動車収入および船舶収入の振替整理(事業別分割)、事業用貨物運賃料金、未経過収入および年度末直収入の振替整理等各種収入の計算整理方法を規定。

4 引換代金の整理(第4章)

引換代金の収入証票と支払証票との照合確認、収支計算整理、支払不能の処理方を規定。

5 連絡清算(第5章)

連絡運輸に伴う運賃料金等の国鉄と他の運輸機関間の清算に関する計算書類の作成および審査、債権・債務額およびその相殺残額に対する連絡清算勘定科目振替(徴収および支払要求手続)を規定。

6 業務委託費の審査計算(第5章の2)

宅扱貨物に対する請負料金(受託手数料・集配料・引換代金取扱手数料)の審査計算および支払要求手続を規定。

7 検簿(第6章)

駅・車掌区その他現業機関の収入事務に対する地方会計監査員の实地検簿(監査)および指導、検簿執行基準、検簿報告、検簿講評会等を規定。

つぎにこの規程の対象の一部である直収入および収入証票について解説するとつぎのとおりである。

国鉄では現金を収納または支払する場合は、原則として会計長の調定と収支の命令を必要とする。すなわち会計長がその徴収額または支払額を調査決定して出納役に対し収支の命令を発し、出納役はこの命令によって現金の収納または支払をするのが原則となっている。しかし運賃料金のように駅・車掌区その他現業機関において業務の性質上ただちに現金の収納または払いもどしを必要とするものは、この原則によるときは種々の支障を生じ実情に即さないので、例外として会計長の命令によらないで、当該出納役または出納員において直接所定の証票によりこれを行い得ることになっている。この取扱のできる収入を直収入といい、その種目は旅客・荷物・貨物の運賃料金・入場料・一時預り料・引換代金・医療金その他一定されている。

ここに所定の証票とは収入証票(または払いもどし証票)のことで、収入(または払いもどし)によって生じた事実の存在および計算の内容等を証明するに足ることを必要とする。そこで運送の実行・収入の確保・その他現場および審査調定機関の便否等を考慮して、乗車券類・手小荷物切符・貨物通知書・諸料金切符・荷物指図切符・荷物買訂正通知書等のような運輸帳表をもってこの証票としている。

なお直収入に対しては事後において会計長が調定、すなわち関係運輸帳表にもつづいてその内容を審査し、過不足を整理してその正当性を確保することになっている。これを事後調定という。→直収入。(伊藤 孝)

うんゆしょう 運輸省 (英) Ministry of Transportation

国家行政組織法(昭和23年法律第120号)にもとづき運輸省設置法により設置された国の行政機関であって、運輸に関する行政を所掌する(国家行政組織法第3条第2項)。

1 沿革 昭和18・11・1運輸通信省官制公布により、鉄道省・通信省が併合され運輸通信省が創設された。これは鉄道総局・海運総局・自動車局・航空局・通信院・企画局の2総局3局1外局という組織であった。気象官署もまた通信省から移管された。

昭和20・5・19運輸省と改称、通信院は通信院となり内閣に移管(2総局3局)。

昭和20・12・31航空局廃止(2総局2局)。

昭和21・2・1企画局は大臣官房企画課となり、自動車局を廃止して陸運監理局新設(2総局1局)。

昭和23・5・1外局として海上保安庁新設(2総局1局1外局)。

昭和24・6・1運輸省設置法改正、日本国有鉄道法施行に伴ない、国鉄事業が運輸省の所管からはずされて、行政と現業の分離が行われ、内局として海運・船舶・船員・港湾・鉄道監督・自動車の6局をおき、同時に外局として船員労働委員会、海難審判庁新設(6局3外局)。

昭和25・12・12電気通信省外局航空保安庁を航空庁と改称して運輸省の外局とした(6局4外局)。

昭和27・4・1外局として捕獲審検再審査委員会を新設(6局5外局)。

昭和27・8・1航空庁は航空局として内局となる(7局4外局)。

昭和30・8・10大臣官房観光部は観光局に昇格した(8局4外局)。

昭和31・6・11中央気象台は気象庁に昇格した(8局5外局)。

2 任務および権限 運輸省は(1)水運(2)陸運(3)港湾(4)船舶および鉄道車両その他の陸運機器(自動車および原動機付自転車の製造を除く)(5)船員(6)運輸に関連す