

給してきたが、昭和27・8〔国鉄職員の昭和27年度賃金の改訂に関する〕仲裁裁定第8号によって、〔寒冷地手当・石炭手当および薪炭手当の要求をにらみ合わせ、これを一本の寒冷地手当とし、地域別・世帯構成別に段階的定額制をとることとし、従来のものを改訂〕するとの裁定が行われたので、この趣旨にもとづいて従来の二本建ての手当を一本化した。これが現行の寒冷地手当である。

3 地域区分(級地) 根本的な検討を加える必要が認められたが、いろいろの理由から一応従前どりの区分を基礎とし、裁定による薪炭手当の関係と、北海道地区に段階を設けることの2点に重点をおいて、つぎの9段階に改めた。北海道1級地(釧路・旭川鉄道管理局管内)、北海道2級地(札幌鉄道管理局管内)、北海道3級地(青函船舶鉄道管理局管内)、内地1級地(青森県のうちべつに指定する地域)、2級地(公務員の5級地)、3級地(同4級地)、4級地(同3級地)、5級地(同2級地)および6級地(同1級地)。

4 支給方法 裁定の理由書に述べられているように、従前の3級地(国鉄の4級地)以下については、おおむね従前の基本給・扶養手当の合計額に支給率を乗じた額を下まわらないよう考慮した。また内地1級地ないし2級地は薪炭手当の意味を含めてかなり大幅な増額を行った。

5 世帯構成別による支給額の配分 実態生計費と理論生計費とのいずれを採るかで問題はあったが、結局両者の平均値をとって、独身者を1とし世帯主を2.5倍の割合をもって配分額を決定した。昭和31年度の支給額はつぎのとおりである。

級 地	世帯主	独身者
北海道1級地	35,700 円	14,100 円
" 2 "	33,300	12,900
" 3 "	31,600	11,900
内地1級地	20,500	8,400
" 2 "	18,100	7,300
" 3 "	12,400	5,000
" 4 "	7,000	2,800
" 5 "	4,700	1,900
" 6 "	2,300	950

(斎藤愛三郎)

かんれんしゅうにゅう 関連収入 地方鉄道業・軌道業の会計用語。地方鉄道または軌道が兼業を営む場合における本業と兼業との両者に関連する雑収入をいう。たとえば所有株式の配当金、銀行預金の利子等である。この場合関連というのは、これらの収入の源泉となった資産(有価証券、預金等)の資金源が、鉄道とその兼業両者に関連を有するからであるというのである。関連収入は旧規程(地方鉄道軌道会計規程第11条)では総勘定元帳面において款として独立整理し、会計年度末において、当該会計年度における各事業の所属収入の百分比で分割する。各事業に分割された金額は所属事業の各事業関連収入分当額として独立項目で整理された。

昭和26・1運輸省令第2号地方鉄道業会計規則によって旧規程は廃止され、営業収入以外を全部営業外収益として整理することになったのである。すなわち関連収入の各事業への分当額の配賦は、多分に形式的計算管理の要素が濃かったからである。

参考文献 佐藤雄能著 鉄道会計(1916年)。同著 実用鉄道会計(1929年)。藤川福衛著 鉄道会計(1942年)。(森島吾吾)

かんれんひ 関連費 地方鉄道(軌道をふくむ)の経営過程において発生する、同一経営主体の経営する異種の事業の資本的支出相互、資本収益両支出相互、収益的支出相互間の関連費(共

通費)をいう。

本来関連費については、大正8年閣令第14号地方鉄道会計規程(以下旧会計規程という)第10条以下に詳細に規定されていたが、昭和26・1運輸省令第2号地方鉄道業会計規則(以下新会計規則という)が制定公布されるにおよんで、旧会計規程が廃止された結果、同会計規程の定める関連費の整理方法が廃止され、新会計規則によって、新たに原則として実質的関連の要素に配賦基準をおくことに改められた。以下、1 旧会計規程 2 新会計規則のおおのにもとづく関連費を説明する。

1 旧会計規程にもとづく関連費はつぎのとおりである。

(1) 資本的支出相互間の関連

ア 各事業関連興業費 イ 2事業関連興業費 ウ 各区间関連建設費

(2) 収益的支出相互間の関連

ア 各事業関連営業費 イ 2事業関連営業費 ウ 各区间関連営業費

(3) 資本収益両支出相互間の関連

ア 各事業興業営業関連費 イ 建設営業関連費(本業) ウ 興業営業関連費(兼業)

以上のように多くの関連費があったが、もっとも一般的関連費は ① 建設営業関連費(兼業)があるとき、各事業興業営業関連費 ② 各事業関連営業費の2つである。建設営業関連費というのは、本社の一般管理費(営業部門の直接管理費たる運輸課に関する費用をのぞく)すなわち庶務・会計各課の費用および測量監督に従事する技術者の費用等をいう。兼業があるときは、各事業興業営業関連費となる。各事業関連営業費というのは、たとえば兼業がバス事業であれば、本社の運輸課に係る人件費・物件費・経費等をふくむのである。これらの関連費は各独立の款として総勘定元帳にその口座をもち、かつ関連費としての専属の補助簿が備付けられる。1会計年度末において、関連費は当該期における関連する科目の専属費の百分比で分割し、これを関連の各費目に振当てる。たとえば建設営業関連費は当該期の建設費の専属決算額(増加額)と、営業費の専属決算額の会計額の百分比で、これを建設費と営業費に分割し、建設費(款)中の(項)建設営業関連費建設費分担額、営業費(款)中の(項)建設営業関連費営業費分担額にそれぞれの分担額を整理するのである。したがって分割を終えると、総勘定元帳面の関連費としての残高はゼロとなる。

このように旧会計規程の関連費の分割の会計整理は機械的であり、したがって能率的でありかつ画一的であり、長所はあったがあまりにも形式に傾き、実質的な関連の要素を無視するきらいがあった。とくに全線開業後の増設改良工事に対する建設営業関連費には、その分割方法について合理性を欠くものがあった。一例をあげると、本社の経費が1会計年度において500万円、当該年度における営業費2,000万円、建設費の増加額2,000万円(電動車1両購入)であったと仮定した場合、本社費(建設営業関連費)は旧会計規程によってこれを建設費と営業費に分割すれば、本社費の500万円は折半されて建計費に250万円、営業費に250万円がそれぞれ分担されることとなる結果、当期の建設費増加額は2,250万円となる。この場合、建設営業関連費分担額として建設費に追加される250万円が果して、車両購入の建設費としていかなる因果関係を有するかということである。この傾向はインフレ進行中においてもっとも大きく現われ、真正な損益計算をも期しがたい状況になった。同時に旧会計規程第4条の資本的支出の定義 実費決算額主義の大原則にも反する傾向となった。もちろん旧会計規程においては、例外会計処