

常用労働者1人あたり付加価値生産額における常用労働者=損益勘定職員数

$$\text{減価償却率} = \frac{\text{減価償却費} + \text{除却費}}{\text{年度首の償却資産}}$$

$$\text{減価償却効率} = \frac{\text{減価償却費} + \text{除却費}}{\text{収入合計}}$$

$$\text{酸性試験比率} = \frac{\text{流動資産} - \text{預り有価証券} - \text{預り金}}{\text{流動負債合計}}$$

$$\text{棚卸資産手持月数} = \frac{\text{作業資産} - \text{貯蔵品価格調整勘定}}{(\text{鉄道収入} + \text{船舶収入} + \text{自動車収入})/12}$$

流動資産 = 当座資産 + 棚卸資産 + 未整理資産

当座資産 = 流動資産 - 預り有価証券 - 預り金

棚卸資産 = 作業資産 - 貯蔵品価格調整勘定

現金・預金 = 預託金 + 預金 + 現金 + 交付資金 + 戻収回金 + 分戻回金

売上債権 = 連絡未収金 + 未収金

固定資産 = 固定資産 + 投資資産

有形固定資産 = 固定資産 - 無形資産

無形固定資産 = 無形資産

無形資産はつぎの各款に属する。

鉄道, 船舶, 自動車, 工務, 用品, 工場, 電気, 炭鉱, 未か動, 雑, 未しゅん工施設

建設仮勘定 = 未か動施設 + 未しゅん工施設

繰延勘定 = 繰延資産

年度首の償却資産 = 償却資産合計 + 減価償却費

償却資産に属する資産	「償却資産に属する資産」より控除すべき資産
鉄道施設	{土地, 線路設備の内 本線軌道, 側線軌道, 鉄道林, 電線路}
船舶 "	{土地, 工作物の内 電力線路, 通信線路}
自動車 "	" "
工務 "	" "
用品 "	" "
工場 "	" "
電気 "	{土地, 電線路の内 電力線路, 通信線路}
炭鉱 "	{土地(ぼた捨場を除く), 工作物の内 電力線路, 通信線路}
未か動 "	{各項共通, 土地(炭鉱施設, ぼた捨場を除く), 電線路の内 電力線路, 通信線路}
雑 "	{土地, 電線路, 工作物の内 電力線路, 通信線路}

流動負債 = 短期負債 + 未整理負債

固定負債 = 長期負債 + 受託施設 + 修繕引当金 + 災害引当金 + 電気勘定調整引当金

買入債務 = 連絡未払金 + 未払金

有利子負債 = 借入金 + 鉄道債券 + 一時借入金

総資本 = 長期負債 + 短期負債 + 未整理負債 + 資本合計 = 他人資本 + 自己資本

長期資本 = 資本合計 + 長期負債

払込資本 = 資本金合計

自己資本 = 資本合計

他人資本 = 長期負債 + 短期負債 + 未整理負債

総収益 = 収入合計 + 営業外収入

純売上高 = 鉄道収入 + 船舶収入 + 自動車収入

営業外収益 = 雑収入 + 政府会計から受入 + 営業外収入

総費用 = 経費合計 + 営業外経費

営業費用 = 経費合計

売上原価 = (鉄道経費 - 管理費 - 施設管理費 - 電気管理費 - 車両管理費 - 運転管理費 - 営業管理費 - 公安費 - 厚生保健費 - 教習所費 - 技術研究所費 - 政

府会計へ繰入れ - 交流電化研究費 - 青函連絡船海難処理費) + (船舶経費 - 船舶管理費) + (自動車経費 - 自動車管理費 - 営業所管理費)

一般管理販売費 = (鉄道経費 - 施設作業費 - 電気作業費 - 電修場費 - 車両作業費 - 運転作業費 - 営業作業費) + (船舶経費 - 船舶作業費) + 自動車経費 - 自動車営業費 - 自動車運転費 - 自動車減価償却費 + 除却費 + 利子および保守費) + 債務取扱諸費

営業外経費 = 営業外経費

金融費用 = 利子および債務取扱諸費

経営編においては、運輸機関別経営成績に、船舶・自動車を含めた国鉄営業の全容を示し、つぎに鉄道・船舶・自動車各部門別にそれぞれの経営成績を分析するために必要な資料をまとめた。なおここでは国鉄収入の95%を占める鉄道部門にもっとも重点を置き、経営規模、作業量と輸送量、収入と原価の3部分に分けて編集した。

生産性、運転事故についてはそれぞれ独立に一項を設けた。

以上のように、30年度版においては28年度版にくらべ多くの変更が加えられたが、これは経営統計の本質より来る当然の変化であって、過去の作業の否定を意味するものではない。

むしろ経営統計年報の見方としては過去年度と併せ見ることが必要である。

参考文献 地方鉄道軌道統計年報(運輸省)。日本統計年鑑(総理府統計局)。本邦経済統計(日本銀行)。本邦主要企業経営分析調査(日本銀行)。世界統計年鑑(国際連合統計部)。

Statistique Internationale des Chemins de Fer (UIC)。Statistique Speciales Concernant La Situation Generale des Chemins de Fer Européens (UIC)。

Annual Report on The Statistics of Railways in The United States (ICC)。Annual Report on Transport Statistics in The United States (ICC)。Annual Statistics Bulletin (ECAFE)。(阿井勇雄・中山弘二)

けいえいひけいさん 経営費計算 (独) Betriebskostenrechnung 原価計算の1形態で経営原価計算ともいう。同種の製品を大量生産的に生産する経営またはサービス業においては、原価を最終的給付と直接関係づけて計算することができない。そのためまず中間的原価計算客体として経営分課あるいは作業単位を選び、それを中心点とする原価計算を行う。この場合には最終的給付に関する原価は中間的客体に関する原価を分析または総合して算定することとなる。このような原価計算における中間的客体に関する原価計算方法を、経営費計算または経営原価計算というのである。

鉄道企業において原価計算を行う場合は経営費計算によるのが合理的であるとされている。ドイツ国有鉄道においては1926年に経営費計算規則(Dienstvorschrift für die Aufstellung der Betriebskostenrechnung 略して“Beko”という)を制定し、1927・1月以来これを実施している。Beko(1929年版)によれば「経営費の計算とは給付(Leistung)―能動面―と費消(Aufwand)―受動面―との対照をいう」と定義されている。すなわち経営活動にともなう能動的成果たる給付と、受動的成果たる費消とを対照的に捉えることをいうのであって、本質的には原価計算に通ずるものである。しかしここにいう給付というのは、一般原価計算におけるようにその経営の最終目的となる生産物でなく、輸送作業を指している点が特長である。Bekoによる経営費計算の機構はつぎのとおりとなっている。