

案にもられた関連費分割方法を織込んだのである。

ウ 財務諸表

財務諸表については会計規則第5条にもとづいて、別表第1営業報告書様式第2部に掲記され、さらに同第2勘定科目および解疏中に、各表の勘定科目解疏が明示される。基本的な財務諸表の表示順序として、企業会計原則・財務諸表準則にしたがって損益計算書・剰余金計算書・利益剰余金処分計算書・貸借対照表の順に編綴されることとなった。とくに剰余金計算書については画期的な計算書であって、商法の所定財務諸表の例外である。地方鉄道業者は毎営業年度経過後2箇月以内に、地方鉄道法施行規則第49条の規定によって、上記財務諸表を主体とする営業報告書の提出を命ぜられている。

財務諸表の内容として改正された諸点を掲げるとつぎのとおりである。

(7) 勘定式表示を改めて報告式表示をとったこと。

従来の営業報告書の財務諸表は、各表の基本となる帳簿の勘定科目を表の上に転記したものに過ぎなかったのであるが、これを報告式として簿記の知識のない者にも理解し得るようにした。たとえば損益計算書においても、収入と支出とを事業ごとに段階的に損益を算出し、各事業の損益のは握を容易にした。貸借対照表においても借方・貸方に所属科目を統一せず、資産・負債・資本の順に表示し、資産・負債の内容の記載については、流動性配列法を採用した。減価償却引当金については、貸方科目である同勘定を借方科目である固定資産の金額表示の下に記載し、これから同減価償却引当金を控除した残額を固定資産の価額として表示した。

(イ) 営業費の勘定組織を改めたこと。

営業費についてはその勘定組織について根本的な改正を行った。従来諸税をその中に含めていたが、これを別款に整理し、減価償却費を固定資産保存費中に含ましめた。部門構成を米国の州際交通委員会制定の統一会計制度にならって分類した。すなわち固定資産保存費の中に鉄道の全固定資産の保存費を統一した。これによって従来各部門に分れていた保存費は、一部門の中に総合されることになったのである。また運転部門と運輸部門とを運送費部門に合併した。さらに全部門に属する科目を人件費・物件費・経費に分類した。これによって鉄道営業費の人件費・物件費・経費の総額が各営業部門ごとに、全営業領域にわたっては握されるに至った。すなわち鉄道運送費の原価計算も可能となったのである。

(ウ) 固定資産の勘定組織を改めたこと。

固定資産は明治の初期以来勘定科目として、建設費と呼ばれる款をもって整理され、内訳としては間接費または直接費に属する数多くの項に分類され、総係費中には現在繰延勘定として整理される創立費・建設利息をも含んでいたのである。また連絡通行権のような無形固定資産をも含んでいたのであるが、これら有形固定資産と無形固定資産とを2大分類して、繰延勘定に整理すべきものは同勘定に振替え、間接費としての項目はこれと因果関係のある有形固定資産に賦課されたのである。

2 軌道の会計制度

軌道法第14条にもとづく軌道業会計規則によって確立されていることは既述のとおりである。そして同規則は地方鉄道業会計規則を準用する旨を定めているので、軌道の会計制度は地方鉄道のそれとまったく同様である。軌道業会計規則は軌道会計規程(大正12・12鉄道省令第7号)として誕生し、それ以来地方鉄道会計規程をそのまま準用してきたのである。軌道の会計行政については運輸省が専管である。なお軌道の財務諸表の内

容の主体である営業報告書については、従来大正14・6鉄道内務両省告示軌道業報告書様式にもとづいて、地方鉄道法施行規則第49条を準用する軌道法施行規則第27条によって提出されてきたのであるが、昭和26・1地方鉄道業会計規則の制定に伴って、同年同月運輸建設両省告示第1号をもって、地方鉄道業会計規則別表第1営業報告書様式が準用されるので、軌道会計制度は形式内容ともに地方鉄道とまったく同様である。――取替法。

参考文献 佐藤雄能著 鉄道会計(1917)。同著 実用鉄道会計(1921)。同著 鉄道会計研究(1937)。藤川福衛著 鉄道会計(1943)。J.L. White: Analysis of railroad operations(1925)。(森島省吾)

ちほうてつどきどうのひょうしき 地方鉄道・軌道の標識 地方鉄道・軌道の標識は、それぞれ鉄道信号・軌道信号の一種であって、形・色等により物の位置・方向または条件等を表示するものである。

1 地方鉄道の標識は列車標識・入換機関車標識・自動識別標識・入換標識・転轍器(てんてつき)標識・列車停止標識・車止標識・その他の標識等である。これらの標識を使用する場合ならびに表示方式を示すとつぎのとおりである。

(1) 列車標識ならびにその方式

列車には列車標識を掲出する。列車標識には前部標識と後部標識とがあり、前部標識は昼間は掲出しませんが、夜間は列車の前面に白色燈1個以上を掲出することになっている。後部標識は昼間は最後部の車両(電車を除く)の後部端りょうの上部に赤色緑の灯器(灯器のかわりに赤色円板を使用することができる)1個以上を掲出する。夜間は最後部の車両の後部端りょうの上部に赤色燈1個以上(自動閉そく式を施行する区間では2個以上)掲出しなければならない。

(2) 入換機関車標識ならびにその方式

入換動力車には入換機関車標識を掲出する。その方式は昼間は掲出しませんが、夜間は前部端りょうの上部右側および後部端りょうの上部左側に、赤色灯各1個を掲出することになっている。

(3) 自動識別標識ならびにその方式

自動閉そく式を施行する区間における閉そく信号機には、自動識別標識を表示することになっていて、その表示方式は各事業者が定めて用いることに定められている。

(4) 入換標識ならびにその方式

入換運転をひん繁に行う線路には、必要に応じて入換標識を設けなければならないことになっている。その表示方式は各事業者が定めて用いることに定められている。

(5) 転轍器標識ならびにその方式

普通転轍器・発条転轍器・脱線転轍器・遷移転轍器および脱線器には、必要に応じて転轍器標識を設けなければならないことになっている。その方式は、普通転轍器標識は転轍器が定位にあるときは、昼間は前方および後方に対し、中央に白色線1条を横に画した群青色円板、夜間は前方および後方に対し紫色灯、転轍器が反位にあるときは、昼間は前方および後方に対し、中央に黒色線1条を矢はずに画した黄色矢はず形板で、夜間は前方および後方に対し黄色灯を表示する。発条転轍器標識は、転轍器が定位にあるときは、昼間は前方および後方に対し、中央に白色線1条を横に、および白色S形を画した群青色円板、夜間は前方および後方に対し紫色灯。転轍器が反位にあるときは、昼間は前方および後方に対し、中央に黒色線1条を矢はずに画した黄色矢はず形板。夜間は前方および後方に対し黄色灯を表