

(1) 会計規則の目的 旧地方鉄道会計規程は、従来政府が私鉄を買収・補償・補助をする際の計算の正確を期する点におもな目的があったといわれるが、新規規程は鉄道会計の本質が私鉄企業の公正収益の把握と、地方鉄道業の健全な発達に資することにある点を明確にしたのである。

(2) 事業年度の統一 地方鉄道業者の事業年度は1年1期のときはその年度末は3月、1年2期のときは、その年度末はそれぞれ9月および3月である。このことは統一した財務行政の確立のため、かねてから望まれていたが、初めて制度として確立されたのである。

(3) 正規の簿記の原則等 会計原則として ア 正規の簿記の原則 イ 資本取引と損益取引との区分の原則 ウ 発生主義の原則が採用された。これらの原則のうち、ア、イについては、すでに明治時代から確立されており、とくに資本取引と損益取引の区分は、鉄道会計においてはその会計制度の創設された明治18年の鉄道会計条例に基本を有するものである。またこれは英国の鉄道会計における複会計制度に基礎を有するものである。ウの発生主義については連絡運賃の会計整理について例外的慣習の特例があるが、すでに古くから確立されている。

(4) 営業用固定資産の評価原則 営業用固定資産の貸借対照表記載時の評価原則に関しては、明治時代から実費決算額主義が採られ、当時の商法の評価原則であった時価主義の例外となっていた。これは現商法の営業用固定資産の評価原則と同じであるが、減価償却済みの固定資産の繰戻評価を認めない点は商法と異なる。大正8年の会計規程で確立された実費決算額以内主義とはこのことである。ただし受贈固定資産については運輸大臣の認可のもとに固定資産整理が認められる。

2 会計整理事項 私鉄会計としての特性は ア 資本剰余金の特異性 イ 巨額の臨時損失および廃棄固定資産の繰延エ 全線開業後における改良工事費への借入金利子の賦課エ 関連費 オ 固定資産減価償却法等である。

ア 資本剰余金の特異性 商法の資本準備金に整理すべきもののほかに、事業用固定資産の建設または取得のため受入れた寄付金・受贈財産評価額（事業用固定資産にかぎる）・事業用固定資産の建設取得に充当した債務の免除額が資本剰余金整理を命ぜられる。

イ 巨額の臨時損失等の繰延 運輸大臣の認可のもとに認められる巨額の天災人災による損失、および廃棄固定資産の除却費の繰延が、貸借対照表における繰延勘定としての整理が認められる。同繰延のためには償却のための益金を必要とし、5年以内に毎決算期均等額以上の償却をなすべき義務がある。

ウ 改良工事費への借入金利子の賦課 従来の会計成例を明文化したものである。① 他鉄道または軌道との連絡設備の新設工事 ② 発変電所の新設工事 ③ 複線(3線以上を含む)工事 ④ 電化または昇圧工事 ⑤ 軌間拡張工事 ⑥ 地表線を高架線または地下線に変更する工事 ⑦ 道路上の鉄道を専用敷の鉄道に変更する工事についての借入金の利子を、工事完了までの支払利子の同工事費への算入を認めるのである。

エ 関連費 資本勘定と収益勘定との相互関連、収益勘定の営業部門内の相互関連、各事業の収益勘定間の相互関連等の関連費については、原価計算的に各支出の間の具体的関連状態を分析して適切な基準で分割すべきものとされている。

オ 固定資産減価償却法 有形固定資産については従来の40年(最初30年)総合減価償却法、(定率法定額法選定任意)を改めて定率法によって固定資産の耐用年数等に関する省命(昭和26年大蔵省令第50号)等によって、個別的に償却が行われるこ

とになっている。ただし有形固定資産については間接償却法すなわち減価償却に際し、減価償却費と減価償却引当金の両勘定を同時に借方貸方各勘定に整理し、直接固定資産から減価償却費を控除しないのである。なお無形固定資産については、直接償却法による個別定額償却を行うこととなっている。

### 3 財務諸表および勘定科目

(1) 財務諸表 財務諸表の基本的な構成は ① 損益計算書 ② 剰余金計算書 ③ 利益剰余金処分計算書 ④ 貸借対照表であり、以下営業収入・営業費・固定資産の各明細表が制定される。従来の勘定式の表示を改めて報告式表示とした。

(2) 勘定科目 勘定科目については、科目解説が付けられ、とくに営業費については人件費・物件費・経費の順に配列される。なお地方鉄道業会計規則は軌道業に準用される。——地方鉄道軌道の会計制度。(森島省吾)

### ちほうてつどうけいいんしょくせい 地方鉄道係員職制

鉄道営業法第19条の規定にもとづいて、大正8・8閣令第13号をもって制定され、係員の職名・職務の担当範囲ならびに指揮命令系統を明確にするためのものであるが、これは鉄道事業のように地域的・時間的に異なった作業が有機的に行われるところでは、作業を円滑に進め、しかも各作業の秩序を維持する見地から必要なことであり、また旅客荷主の便益をはかるという点からも必要なものである。

明治5年わが国最初の鉄道開通に伴って、政府は同年鉄道略則および鉄道犯罪罰例を制定して、鉄道営業を行う場合の基準および従事員の服務・懲戒などについて定めたが、同33年にいたって鉄道営業法が制定されるにおよび、同法第19条の規定にもとづき同年通信省令(当時は鉄道に関する行政は通信省の一部局であった鉄道院が行っていた)をもって「地方鉄道係員職制」が制定された。その後国鉄および公共団体経営の鉄道については、その性格上法律的に一般民営の鉄道と同一に規制することには無理があるため、大正8年「地方鉄道係員職制」を制定して民営の地方鉄道に適用させるとともに、国鉄および公共団体経営の鉄道については、鉄道営業法を改正(第28条の2を追加)して鉄道営業法の適用を除外した。

地方鉄道係員職制は、鉄道係員を運輸・保線・電気(電気を動力とするものにかぎる)の3部門に分け、各部門にそれぞれ運輸長、保線長、電気長を置いて指揮命令系統の中心とし、その下に各係員を配置している。運輸長の下に駅長、車掌、機関庫主任を、保線長の下に保線手を、また電気長の下に発電所・変電所・電路および電車庫の各主任を置いて、各種の係員を配属させて職務の範囲および命令系統を明らかにしている。なお運輸・電気については必ずしもそれぞれの人員配置を必要とするものでなく、職務の状況によっては2以上の兼務を認めている。またこの規程は地方鉄道における係員職制について1つの基準を定めたものであって、大小さまざまな規模と、複雑な組織機構を有する鉄道事業にあっては、必ずしもこの基準によれないものが多い実情であるため、同規程第1条で鉄道の状況により本規程によりがたいときは、べつに職制を定め所管陸運局長を経由して運輸大臣に届出でさせることとした。

なおこの職制とは別に、地方鉄道業者は、技術を担当させるために主任技術者(地方鉄道施行規則第31条)を、電気を動力とするものについては電気主任技術者(電気に関する臨時措置に関する法律。電気事業主任技術者資格検定規則)を置かなければならない。——鉄道係員。

参考文献 喜安健次郎著 鉄道法論。堀江貞男著 地方鉄道・軌道企業及運営指針。鉄道省編 日本鉄道史。(長島章五)