

に必要があると認めるときは、通運事業者に事業に関し報告させることができる」にもとづく通運事業調査規則（昭和25・12運輸省令第100号）により、報告義務が課せられていたが、同様式は小運送業法で定められていた営業報告書様式をそのまま踏襲したものである。しかし「通運事業財務諸表の様式を定める省令」の制定により、本様式も必然的に改正されることとなり、昭和28・6運輸省令第31号をもって通運事業調査規則が改正されたのである。本省令の概要は、通運事業者が遵守すべき財務諸表の形式を規律する財務諸表様式と、財務諸表の作成方法および作成に関し必要な会計処理基準としての勘定科目、および解読（そ）から成っている。

財務諸表様式の内容は（1）損益計算書および付属明細表（通運事業営業収入および営業費各明細表）（2）剰余金計算書（または欠損金計算書）（3）利益剰余金処分計算書（または欠損金処理計算書）（4）貸借対照表（5）通運事業固定資産総括表等についてこれを定め、作成方法および会計処理基準は、具体的に各財務諸表においてそれぞれ定められている。このうち会計処理基準としての一般原則には、「真実性」「正規の簿記」「資本取引と損益取引区分」「明瞭性」「継続性」の諸原則が規定され、損益計算書に関する原則には「発生主義」「実現主義」「総額主義」「費用・収益対応」「区分計算」等が定められている。さらに貸借対照表に関しては、資産の評価を取得原価主義により、また能力の原則として臨時巨額損失および商法第168条第1項第7号「会社の負担に帰すべき設立費用および発起人の報酬の額」と、第286条「設立登記のために支出したる税額」以外に開業費を含めた創業費の繰延勘定処理を認めている。

本省令が適用される対象は、通運事業を営む全事業者すなわち通運事業法第4条によって、通運事業の経営の免許を受けた者のすべての会計処理に関し適用し、経営態様および経営規模の如何を問わず、公営・会社経営・個人営業等一律に適用すべきであるが、これを画一的に適用することは困難であるので、地方公共団体・個人および業務の範囲を限定して免許が行われた通運事業のみを営む通運事業者は、本省令の適用から除外されており、これらについての会計処理は別途考慮されることになっている。本省令に定められた処理基準にしたがって計理された経営成績、および財政状態の成果である営業報告書は、通運事業調査規則第3条において提出の義務が課せられている。すなわち毎事業年度において、当該事業年度経過後2箇月以内に所轄陸運局長および所轄陸運局長を経由して運輸大臣にそれぞれ1通を提出するのである。（清水喜代造）

つううんじぎょうのかんとく 通運事業の監督

1 監督の態様

通運事業は、鉄道により運送される物品の取扱をするものであるから、対象荷主の範囲は広く、経済界に占める地位は重要である。また、通運事業は、発地と着地の事業者の協力によって行われ、しかも、貨物の仕向地は全国各駅にわたる関係上一面識も持たない事業者同士の取引を必要とする場合も多い。このような事情は、事業者に対し高度の資力信用を要求することとなるので、これがため、通運事業に対しては、昭和12年以来、特別法による規制が行われている。現行法は、昭和24年法律第241号により公布された通運事業法である。

監督の主管は、運輸省で、主管課は同省自動車局業務部通運課である。地方機関としては、陸運局自動車部通運課があるが、各県所在の陸運事務所には監督権限はない。国鉄は鉄道省時代には、鉄道運送事業と通運事業に対する監督をあわせて行っていたが、運輸省と国鉄との分離によりその監督権はなくなった。

なお、通運事業に関する行政処分を行う場合は、その公正を期するため、重要事案については、運輸審議会に諮問し、その答申を尊重して処分することとなっている。

2 事業経営の免許

通運事業は、免許事業である。事業を営もうとするものは、事業によりまず運輸大臣または陸運局長から事業経営につき免許を受けなければならない。事業の経営を免許制としたのは、弱小業者の発生を防止して資力信用ある事業者による公正競争体制を確保し、さらに鉄道輸送効率との調整を図ろうとしたものである。

免許の適否は、通運事業法第6条の免許基準によって審査決定される。免許基準はつぎのとおりである。（1）当該事業の開始が一般の需要に適合するもの（2）当該事業の開始が公衆の利便を増進するもの（3）当該申請に係る事業を適確に遂行するに足る能力を有するもの（4）当該事業の開始が鉄道による物品運送の効率の向上に資するもの。

3 事業運営上の諸規制

（1）許認可制

ア 事業の譲渡・合併等の認可 通運事業は、事業者の資力信用、事業施設等を審査し適格と認めた場合に免許されるものであるから、事業主体の変更を自由放任することは免許制度をとった趣旨に反する。したがって、事業の譲渡、法人の合併、事業の相続はいずれも運輸大臣または陸運局長の認可を要することとなっている。この措置により、事業の経営が不適格者の手に移ることが防止される。

イ 運賃料金の認可 通運事業が公共的使命を達成するためには、荷主の利害にもっとも深い関係を有する運賃料金の適正化が実現されなければならない。通運事業の歴史をみても、自由放任時代の運賃の無秩序は経済界に大きな支障を与えた。したがって、運賃料金問題は、通運行政の中心的課題である。

現行運賃料金制度は、業務の種別ごとに定額をもって明確に定め、運輸大臣または陸運局長の認可を要することとなっている。いわゆる、定額認可料金制である。これがため、事業者は、認可額を上回って収受することはもちろん、これを値引することも許されないもので、荷主に対する差別取扱の弊は防止される。

認可は、通運事業法第20条に規定された認可基準によって行われる。この基準によりその額は、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもので、制度的には、特定の荷主に不当な差別的取扱をするものであってはならない。

ウ 通運約款の認可 運賃とならんで荷主に重大な利害関係のあるものは、通運契約の内容である。とくに、通運契約は、その内容が複雑でかつ短時間に大量の取引を処理する必要があるため、取引の公正、明確化と事務処理の合理化をはかるためには、契約の定型化を行うとともに、その内容についても監督することが必要である。通運事業法は、第21条において、「通運事業者は、通運約款を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様とする」と規定し、約款の制定を義務づけると同時にその内容につき規制することとなっている。

エ 事業の管理の委託の認可 通運事業の免許は、経営者の適否を審査の上、対人的に認めたものであるから、一般企業のように自由にこれを他人に経営させることは適当ではない。したがって、通運事業法は、名義貸および事業を他人に経営せしめることを禁止している。ただ、事業の実態から事業の委託管理を必要とする場合も予想されるので、運輸大臣または陸運局長が認可した場合は、対外的責任を通運事業者が負い、業務運