

における通行税相当分や、連帯運輸の社線分が含まれており、一方社線からは、通しの運賃を社線駅において支払った旅客および貨物が、そのまま国鉄線に乗り込んでくる。通行税相当分を控除したうえ、これらの国鉄と社線間の取引を、輸送の実態に応じて清算したものが、国鉄の純収入である。なお、国鉄の取分であることには変わりはないが、定期運賃において、その有効期間が2年度にまたがっているような場合は、純収入は有効期間に応じて、それぞれの年度に配分されたものとなる。

狭義の純収入は、広義の純収入を内部の経営管理に役立たせるため、まず、運輸別(鉄道・自動車・船舶)に分割したうえ、特に*鉄道純収入にあっては、旅客および貨物の輸送経路に従い、一定の基準を設けて、鉄道管理局別、線区別に配分したものである。

表-1 純収入割合

種項目	収入	発収入	着収入	輸送収入	
定期	期外	30% × 0.6 = 7.8%	13% × 0.4 = 5.2%	87%	
定期外	16	× 0.6 = 10.0	16	× 0.4 = 6.0	84
手小荷物	36	× 0.6 = 21.6	36	× 0.4 = 14.4	64
小口扱	49	× 0.6 = 29.4	49	× 0.4 = 19.6	51
車扱	19	× 0.6 = 12.0	19	× 0.4 = 7.0	81
料金(A)	16.0		—	84	
特急・寝台 特別座席		10.0	—	90	
料金(B)			—		
普通急行 標準					

配分の手法については、種々の試みがなされてきたが、昭和36年度以降、次のようなものとなっている。すなわち、まず局別純収入を、発収入・着収入および輸送収入に分類し、それぞれの収入の結果が表-1の割合となることを期待する。そのうえ、発収入・着収入・輸送収入とも、それぞれ別に算出される基準数値に一定の割合や単価を乗じて、容易に算出されるよう定められている。基準数値は、発収入については取扱収入を、着収入については到着人員または到着トン数を、輸送収入については人キロ、トンキロまたは車両キロが用いられている。これを昭和39年度の例で表示すると、表-2のとおりである。このようにして、各個別に算出された収入額の合計額が、その鉄道管理局(線区)の純収入額である。

表-2 昭和39年度鉄道純収入予定収入率および単価表

種項目	発収入		着収入		輸送収入	
	摘要	収入率	摘要	単価	摘要	単価
定期外	取扱収入額千円に 対し	0.072502	千人当り	円 557	千人キロ 当り	円 554
純運賃	"	0.099591	"	6,430	"	2,022
特別急行	"	0.159408	"	"	千人キロ 当り	61,510
普通急行	"	0.099630	"	"	"	34,950
準急行	"	0.099630	"	"	"	33,232
特別座席	"	0.145488	"	"	"	20,531
寝台	"	0.151984	"	"	"	42,407
手小荷物	"	0.206220	千個当り	25,580	"	72,625
小口扱	"	0.245630	千トン当り	777,085	千トンキ ロ当り	4,476
車扱	"	0.128590	"	68,313	"	2,594

純経費は、鉄道管理局の活動を、管轄区域内の事業活動に即したものととして、経理上表示し、狭義の純収入(局別または線区)と併用のうえ、運輸事業の特性である交錯性を極力修正して、あたかも鉄道管理局が個々の工場のごとく、明確な経理上の単位として、その収支の成果を読み取ろうとするものである。

現在までに、純経費とするためにとられてきた制度改正や、

格別の手法につき例示をすると次のとおりである。

(1) 従来、すべて本社決算であった減価償却費・租税公課・共済組合交付金等を昭和31年度以降、財産を鉄道管理局に移管する等の措置を講じつつ逐次、鉄道管理局決算としてきた。

(2) 動力費(石炭・流動燃料)は、本来現品を払い出した鉄道管理局の経費となっているが、経済計算制度を通じて、これを動力車の走行距離や消費率を条件として、関係する鉄道管理局のそれぞれの経費としている。

(3) 動力費(電力)については、調査のうえ一定割合をもって、分界変電所の電力を関係鉄道管理局の費用として配分している。

(4) 車両修繕費は、基本的には、配置局の経費であるが、これを走行に応じて、関係する鉄道管理局の費用とするため、運転勘定を設けて経理しようとしている。

(5) 車両工場・印刷場・材修場・電修場等その作業が数多くの異なった鉄道管理局の発注に基づくものについては、いずれも中間勘定を設けて、それぞれの経理を明確にするともに、その費用を発注した鉄道管理局の費用として計上する制度をとっている。

(6) 人件費は、基本的には、所属箇所費用であるが、他管内に助働した場合は、その費用を付け替えることがある。

(和田雅夫)

しょうがいはんばい 渉外販売 旅客・貨物等の誘致をはかるため、駅等の営業拠点箇所外に進出し、積極的な訪問活動を行なう等の販売行為をいう。

渉外販売を行なうには、まず販売計画を立てることが必要であるが、その基盤となるものは、輸送需要的確なはあくをはかるための市場調査が不可欠である。市場調査によって立てられた販売計画により、積極的な訪問活動を行なうこととなるが、訪問に当たっては、特に旅客関係については、旅行情報、旅行の見込みのある旅客等のはあくに重点をおき、貨物関係については、輸送需要および輸送機関の利用状況をはあくするとともに、既に設定されている輸送力についての宣伝、*販売促進等が必要である。渉外販売は、販売促進の一方法としての人的販売であることから、訪問者の適性の適否は、その効果に重大な影響をもたらすものと思われるので、渉外販売員の教育、訓練が必要である。このような訪問活動の終了に当たっては、訪問報告に基づく記録を整備しておく必要がある。

国鉄では、従来、駅等を訪れる利用者等を対象に販売してきた傾向があったが、今後の販売活動においては、売り手市場を前提とした渉外販売の意義が大きいものがある。→輸送市場調査。輸送需要予測。(戸川正雄)

じょうしゃけんじどういんさつはつばいき 乗車券自動印刷発売機 この機械は、旅客の操作によって、乗車券を発売する。*乗車券自動発売機の一つであるが、券面印刷の施された乗車券を内蔵せずに、白紙または、地紋印刷だけの用紙を用いて、機械内部で印刷して発売するものであり、乗車券の印刷、輸送、保管などの面で、印刷ずみの乗車券を使用する方式よりも簡便である。ほかに、駅員の操作によって、多数の駅の乗車券を印刷発行することもできる乗車券印刷発行機があるが、これについてもあとで触れることとする。

1 乗車券自動印刷発売機

旅客が所定の硬貨を投入することにより、内蔵された乗車券用紙(硬券式と軟券式がある)に自動的に発駅名・行先駅名・発売日時等の所要事項を印刷して発売する機構のものである。現在、硬券を用いる多能式印刷発売機と、単能式軟券印刷発売機の2種がみられるが後者が広く普及している。将来は、多能式