

せんぱくじゅ

および裁決のあった場合の報告について定めてある。また船舶事故には至らないが、事故防止上必要と思われる事例または重大事故に至る要因を含んでいるものを「異常事例」と呼び、これの取扱いについても規定している。(杉山邦彦)

**せんぱくじゅんしゅうにゅう 船舶純収入** 日本国有鉄道が経営している海上輸送は、主として陸上輸送と海上を結ぶために設けられたもので、要するに連絡船としての役割を果たしている。その所有している航路は、青函船舶鉄道管理局の所管となる青森・函館間航路(営業キロ程 113.0km, 荷物および貨物の運賃計算キロ程 300.0km)、四国鉄道管理局所管となる宇野・高松間航路(営業キロ程 18.0km, 荷物および貨物の運賃計算キロ程 50.0km) および広島鉄道管理局の所管となる仁方・堀江間航路(営業キロ程 70.0km, 荷物運賃計算キロ程 250km) 大島・小松港間航路(営業キロ程 3.0km, 荷物運賃計算キロ程 15.0km)、宮島口・宮島間航路(営業キロ程 1.0km, 荷物および貨物の運賃計算キロ程 10.0km)である。

船舶純収入は、これら5航路であげる運輸収入と、ふ(埠)頭施設等によりあげる雑収および小樽築港(札幌鉄道管理局の所管)・下関港(広島鉄道管理局の所管)のふ頭施設のみであげる雑収からなっている。会計上の手続は、\*取扱収入・\*鉄道純収入・\*自動車純収入の部において解説したとおり、運輸収入の局または支社における鉄道収入の決算額は、自局または自支社の取扱収入から、その所管する自動車線の純収入を振替整理されたものである。したがって船舶純収入となるものについては、発生箇所の鉄道収入に含まれているが、会計上の事務の繁雑を避けるために、それらの箇所においては振替手続を行っていない。純収入は、運輸収入の郵便物運賃を除き、統計部門において別に決める手法(船舶純収入の計算方の基準として次に解説する。)により計算することとし、これにより本社の審査担当箇所において鉄道収入の当該科目から船舶の各科目に振替整理を行なって確定する。

次に船舶純収入を決算整理する科目については、

船舶収入(款)

項	目	項	目
船舶旅客収入	定期外運賃 定期運賃 駐留軍旅客運賃 手小荷物運賃 駐留軍荷物運賃 旅客雑収 荷物雑収	船舶貨物収入	小口扱運賃 車扱運賃 駐留軍貨物運賃 貨物雑収

船舶運輸雑収収入(項)

発生品収入(項)

とからなり、わく内のものが運輸収入である。

**船舶純収入の計算方の基準**

旅客についての運賃制度は、鉄道(自動車を含む。)に対して併算制(営業キロ程を通算しないで、それぞれの運賃を計算すること。)であり、言い替えれば航路運賃として別に設定されている。また小荷物および貨物については鉄道(自動車)に対して通算制(鉄道の営業キロ程に航路の荷物および貨物営業キロ程を通算して一本の運賃を計算すること。)である。しかし、これらを精細に計算して、純収入を求めることは、事務を繁雑にするので、次のような計算方がとられている。

1 船舶旅客収入

(1) 定期外運賃

ア 純運賃

駅および局または審査担当箇所で作成する定期外旅客に対する収入帳票ならびに、それらに先行経由等を整理せず、一括整理されているものについては、原券(団体乗車券・貸切乗車券・特別補充券等)により、航路別の輸送人員を計算する。ただし、その輸送人員の等級は、1等旅客を船内において上級乗換変更後の実績を調査し、前記の輸送人員から、この1等旅客を差し引いて2等旅客を計算する。

純収入の計算は、この等級別の輸送人員に、それぞれの**船舶運輸収入計算基本率**(旅客)を乗じて計算する。

(注) 1 収入帳票とは、駅および局または支社の審査担当箇所が発生する運輸収入を整理する帳票をいい、この場合乗車券簿・補充券数量運賃表・周遊券発売日報・駐留軍後払旅客賃旬報等をいう。

2 船舶運輸収入基本率(旅客)とは、実績調査により乗船する旅客を等級別、大人・小児別に普通旅客と割引旅客(割引率別)に分けて輸送人員を調査し、この整理された人員により収受した船舶運賃を計算して、等級別の1人平均運賃にしたものをいう。

**イ 料金**

船舶料金の設定は、青森・函館間航路の船舶寝台料金(1等のみ)および船舶座席指定料金ならびに宇野・高松間航路の特別船席料金がある。これらの純収入は、収入帳票に基づき取扱収入を計算し純収入とする。

(2) 定期運賃

船舶で定期運賃の設定がある航路は、宇野・高松間、大島・小松港間および宮島口・宮島間の3航路である。まず定期運賃の発売額を、乗車券簿・補充券数量運賃表に基づき航路別、通期期間別および等級別に計算し、この発売額を次による月割計算を行なって純収入とする。

**定期運賃の月割純収入**は、本社において集計された船路別、通期期間別の発売額を通期期間の各月に繰り延べて計算する。ただし、会計上の月次における手続は、さきの発売額により鉄道収入(款)の鉄道旅客収入(項)・定期運賃(目)から船舶収入の該当科目への振替整理を行ない、年度末において鉄道収入および自動車収入と同様に、さきの月割計算上の過程で当年度から次年度の各月に繰り延べられた収入の合計を未経過収入として、船舶収入(款)の船舶旅客収入(項)・定期運賃(目)から短期負債の前受金(款)・項・旅客前受(目)に振替整理を行なって、次年度の純収入とする。

(3) 手小荷物運賃

船舶による荷物の輸送は、船そう積みと荷物車(または代用貨車)の航送によって行なわれている。その輸送個数は、船内においてはあくできるものは、その実績を、締切車の分は荷物受取証等により計算される。手小荷物運賃の純収入は、この輸送個数(手荷物・小荷物および特別扱新聞紙・同雜誌別)に、実績調査により別に定めた船舶運輸収入計算基本率(荷物)を乗じて計算する。(注) 船舶運輸収入計算基本率(荷物)とは、調査期間中の輸送が航路にかかわる手荷物切符・小荷物切符および新聞紙・雑誌の託送書に基づき經由航路別に運賃および個キロを計算して、1個1キロ当りの収入から航路1個当りの収入を計算したものである。

(4) 郵便物運賃

船舶による郵便物の輸送は、郵便船室または郵便車およびその代用貨車の航送によって行なわれる。その運賃は、郵政協定により航送車の場合は鉄道と同様に1車1キロ当り、郵便船室の場合は1日の運賃要求航海回数と1航海当りの運賃を設定し、