

計算される。会計手続は、不定期および託送扱いのものについては、駅において荷物収入日報の後払として収入整理され、取扱収入の部において解説したとおり、局または支社における審査担当箇所で、一般後払扱いによる手続がとられ、さらに本社の同箇所において鉄道収入(款)の旅客収入(項)・郵便物運賃(目)から船舶収入の該当科目に振替整理を行なって純収入が確定する。または、定期については直接本社において徴収額を計算し、流動資産の未収金(款)・船舶未収金(項)・旅客収入(目)から船舶収入の該当科目に振替整理を行なって純収入が確定する。

(注) 郵便物の船舶による協定運賃は、次のように定められている。

航送車については、1車1キロ当り87円とする。ただし、代用貨車の場合は、別に郵便車の1車に対する換算(ワキを0.70車、ワムを0.35車およびワを0.25車とする。)を行なって計算する。また郵便船室については宇野・高松間航路は1日9航海とし、1航海当り390円、宮島口・宮島間航路は1日8航海とし、1航海当り59円とする。

#### (5) 旅客雑収

船内での入浴料および船内に設置された出・改札における旅客運賃料金の取扱上生ずる過剰金を純収入とする。

#### (6) 荷物雑収

物品・自転車・リヤカー・オートバイ等の持込料金を諸料金切符に基づき計算し、純収入とする。

### 2 船舶貨物収入

#### (1) 小口扱運賃

船舶による小口扱貨物の輸送は、青森・函館間航路および宇野・高松間航路においては、貨車航送により、仁方・堀江間航路および宮島口・宮島間航路においては、船そう積みにより行なわれている。小口扱貨物の輸送トン数は船そうのものは船内において実績を調査し、航送貨車の分は航路の両端駅において航送する小口扱積貨車の車数をはあくし、実績調査により別に定めた1車当りの積載トン数を乗じて計算する。純収入の計算は、以上により計算された輸送トン数に実績調査により定めた船舶運輸収入計算基本率(貨物)を乗じて計算する。

(注) 小口扱貨物の船舶運輸収入計算基本率とは、実績調査を行ない、次により計算されたものである。調査期間中の航路にまたがる小口扱貨物の貨物通知書に基づき、經由航路別に運賃およびトンキロを計算する。その運賃から発着収入を控除した輸送収入に対するキロ当りの収入を計算し、これに航路貨物営業キロ程を乗じて航路別の1トン平均運賃を計算したものである。

#### (2) 車扱運賃

船舶による車扱貨物の輸送は、臨時航路を除いて貨車航送により行なっているが、その輸送トン数は小口扱貨物のような計

算を行わず、車扱の貨物通知書に基づき、通過航路別(航路のみを含む。)に実績を計算する。純収入の計算は小口扱と同じ手法による。臨時航路は、用品経費(款)の負担となる事業用貨物の輸送を中国支社所管の宗谷丸が行なっているが、発行する事業用貨物通知書(車扱い)面の運賃額を集計して純収入とする。後者の事業用貨物における会計手続は、駅において貨物収入日報の後払として整理され、局または支社の審査担当箇所において用品経費(款)の用品庫費(項)・海運費(目)等から鉄道収入の車扱運賃に振替整理を行なう。鉄道収入の車扱運賃から船舶収入の該当科目への振替整理は、本社の同箇所において統計部門で計算した前記の一般車扱運賃と、その後者(事業用貨物の運賃)との合計額によって行なっている。

#### (3) 貨物雑収

宮島口・宮島間航路および大島・小松港間航路の自動車航送による収入を諸料金切符により計算し、純収入とする。

(小太刀 宏)

**ぜんばんけんさ 全般検査** 全般検査とは、鉄道工場で所定の周期で各部を解体のうえ、全般にわたって行なう検査のことで、かつて一般検査といわれ、また昭和24年の検査修繕規程の変更で甲修繕となり、さらに昭和39年制定の車両管理規程によって全般検査と変わったものである。

全般検査は、単に検査行為のみにとどまるものでなく、生産保全の立場から各部を解体のうえ、全般にわたって行なう検査ならびに修繕のことであり、各車種の特性に従って所定の検査周期が決められ、また各車種ごとに施行に当たっての技術内容が定められており、今回の全般検査までの間を保障するための不良箇所の修復ならびに車両性能を向上させるための改善が行なわれる。

(薬師寺 万蔵)

**せんようせんのせんようけん 専用線の専用権** 専用線は、特定荷主が自己の専用に供するため、または国もしくは地方公共団体が自己もしくは特定荷主の専用に供するために、国鉄の承認を受けて、その負担で敷設する国鉄の側線であり、国鉄の所有とする時期は、敷設工事が終了し、しゅん功検査に合格したときとしている。専用線の敷設目的からして、国鉄は専用線の敷設および使用の承認を受けた者(以下「専用者」という。)に専用線は無償で使用する権利を与えると同時に、専用者が国鉄の承認を受けた場合は、専用線を第三者に使用させ、または専用線を共用させることができることとし、いわゆる使用収益権を認めている。また、専用者は期待権として、専用線を撤廃する際に発生する撤廃物を無償で譲渡を受ける権利を保有する。これらの専用線に関する権利を総称して専用線の専用権と称する。専用者は、国鉄の承認を受けて専用線の専用権を第三者に譲渡することができる。譲渡に当たっては、専用線専用権譲渡承認申請書を国鉄に提出して、その承認を受けることになる。

(松本 守)