

船舶収入—自動車純収入

といったものである。また鉄道純収入は、会計上次の科目によって整理し、わく内の科目を運輸収入という。

鉄道収入(款)

項	目	項	目
鉄道旅客収入	定期外運賃 定期運賃 駐留軍旅客運賃 手小荷物運賃 郵便物運賃 駐留軍荷物運賃 旅客雑収 荷物雑収	鉄道貨物収入	小口扱運賃 車扱運賃 駐留軍貨物雑収 貨物雑収

鉄道運輸雑収入(項)、発生品収入(項)、工費振替収入(項)

鉄道純収入が確定するまでの会計上の手続については逐次解説するが、取扱収入および*自動車純収入の部において解説したとおり、鉄道収入の鉄道管理局(以下これを「局」という。)または支社における運輸収入の決算額は、それらの箇所における取扱収入から所管する自動車線の純収入を、発生箇所(他の局または支社をさす。)に無関係に振替整理した残額ともいうべきものである。したがって、これら運輸収入の局または支社における純収入(以下これを「箇所別純収入」という。)を経営の指標または予算運用の基本資料とするため、別にその計算方を定めている。また、この箇所別純収入に対して、会計手続上の最終段階で得られる純収入を「総括純収入」ということにしている。次に、総括純収入と箇所別純収入とに分けて解説する。

1 総括純収入

鉄道純収入は、昭和39・10・1に東海道本線(新幹線)が開業した際、その収支を明確にする必要から、会計上、鉄道収入(款)と新幹線鉄道収入(款)とに区分することとした。その会計手続は、鉄道収入における会計上の手順の最終段階で、統計部門において別に定める計算方に基づき計算した新幹線純収入を、鉄道収入の該当科目から新幹線鉄道収入のそれぞれの科目に振替整理を行なうこととした。よって、ひとまず新幹線純収入についての解説をあとにして、局または支社における運輸収入の決算額からの会計上の手順について説明する。局または支社において確定した鉄道収入の決算額は、本社の決算担当箇所および審査担当箇所において科目別に集計され、次による手続を行なうて確定する。

(1) 本社扱いの収入手続

本社扱いとは、駐留軍後払運賃・料金、戦傷病者旅客運賃および定期の郵便物運賃等である。これらの運輸収入は、定期の郵便車航空運賃および郵便船室のものを除き(このものは船舶収入に整理されるので、*船舶純収入の部に解説されている。)確定したものを流動資産の未収金(款)・鉄道未収金(項)・旅客収入および貨物収入(目)から、鉄道収入の該当科目に振替整理を行ない、別に、おのおのの未収金に対して現金の収納手続がとられる。

(2) 連絡清算の手続

局または支社における運輸収入の決算額は、国鉄発で社にまたがる旅客・荷物および貨物の運賃をも各科目に一括整理されたものである。したがって、局または支社の審査担当箇所は、そのものの社線部分の運賃(社線に支払うべき額)を駅で作成する連絡乗車券簿・荷物切符および貨物通知書等により社線別に計算し、本社における当該箇所へ報告される。社線発で国鉄にかかわるものは、社において国鉄部分(国鉄徴収になる額)の運

賃を同帳票により計算し、局または支社の審査担当箇所へ通知され、審査されて同じく本社に報告される。このものの決算手続は、前記のものをそれぞれ集計し、前者は連絡支出として鉄道収入(款)の該当科目から短期負債の連絡未払金(款)へ振替整理し、後者は、連絡収入として流動資産の連絡未収金(款)から鉄道収入の該当科目に振替整理を行なう。したがって、このものの現金に対する授受は、別に社線別の相殺額を計算(清算手続)し、連絡未収金と連絡未払金に対してとられる。

(3) 通行税の支払手続

通行税は、通行税法により1等の旅客運賃・急行料金・寝台料金および特別座席料金について $\frac{10}{100}$ を課税されることになっている。しかし旅客運賃・料金の会計手続は、取扱収入金の時点で通行税を分離せず税込のもので整理することとし、統計部門で純1等のものを下記により計算し、このものから非課税(船舶運賃および駐留軍旅客運賃)を控除した額(以下これを「課税対象額」という。)を計算し、課税対象額に $\frac{1}{11}$ を乗じて通行税を計算している。通行税の支払手続は、以上により計算された通行税をもとに、本社における審査担当箇所から鉄道収入(款)・鉄道旅客収入(項)・定期外運賃または定期運賃(目)から短期負債の仮受金(款)・預り金(項)・通行税(目)に振替整理され、仮受金に対して納入の支払手続がとられる。純1等運賃・料金の計算は、国鉄発の収入(ただし社線に対する支払額を除いたもの)の等級区分したものに社線発の国鉄徴収額の等級区分されたものをそれぞれ合算し、これをもとに下記のAからIまでの計算を行なって整理されたものである。

定期外および定期運賃の等級振替整理

ア 不足運賃(料金を含む)の等級整理

一括整理されているものから、無札の1等運賃および無札の料金(1等・2等別)を実績により計算し、これ以外のものについては実績調査により局別の等級振替率を定めて計算する。

イ 鉄道内異級旅客運賃の等級整理

異級旅客運賃は、1等に全額を整理しているため、そのものに含まれる2等運賃を実績調査し、1等運賃の総体に対しての率を定め、これに乗ずることにより、このものの1等から2等へ振替整理する収入を計算している。

ウ 異級連絡旅客運賃の等級整理

他の運輸機関(鉄道対船舶、国鉄対社線および鉄道<船舶>対自動車)にまたがる運賃で相互に異なる等級を生じた場合は、前記と同様すべて1等に整理されるので、このものに含まれる2等運賃を実績により計算し、1等から2等へ振替整理する。

エ 船内上級乗換えの等級整理

列車の上級乗換えは、差額徴収分を不足運賃に整理して前記により計算されるが、船内におけるこのものは差額徴収分を出札収入1等として整理するため、原運賃を実績により計算し前記のものとは逆に2等から1等へ振替整理する。

オ 下級乗換えおよび払いもどし手数料の等級整理

駅の改札における支払額は、等級区分を行ない、取扱収入の段階で既に控除されていることは前にも述べた。しかし、下級乗換えの場合は、先に収受した運賃の差額が、また1等の払いもどしの場合はその手数料が手続上1等に残っているので、そのものを駅において計算、局において集計し、さらに本社においてその合計額を計算して1等から2等へ振替整理する。

(4) 船舶純収入の振替手続

船舶純収入で解説。

(5) 定期運賃の振替手続

定期運賃の会計手続上のものは、発売額を基準としたもので