

とりかえし

(項)・旅客収入または貨物収入(目)から鉄道収入のそれぞれの科目に、自動車扱いの場合、未収金(款)・自動車未収金(項)・旅客収入または貨物収入(目)から自動車収入のそれぞれの科目に振替整理を行ない、未収金に対して別に収納手続(現金)がとられる。

以上のものは一般営業のものについてであり、別に事業用貨物で駅において後払として処理し、実際に運賃の収受がないが、鉄道経費以外の中間勘定負担としているもの、たとえば、用品勘定負担の場合は用品経費(款)・用品庫費(項)・汽車運賃または自動車運賃(目)等から振替整理を行なうものがある。

次に運輸収入の局扱いおよび本社扱いについて、いかなるものが発生するかというと、局扱いについては特別扱新聞紙・同雑誌の承認手数料、一時限りの連絡運輸支払額、社発となる自衛隊の徴収額、貨物運賃割りもどし金および社用後払貨物の運賃料金等であり、本社扱いについては駐留軍後払運賃、戦傷病者旅客運賃および定期の郵便車・船室貸切運賃等である。局扱いおよび本社扱いとなるものの会計手続は、駅の運輸収入にかかわる支払額は、駅収入金から直接清算されるが、決算箇所における支払額(貨物運賃割りもどし金・一時限りの連絡運輸支払額等)は当該科目から短期負債の仮受金(款・項)・駅収入金(目)に振り替えられて、この仮受金に対して現金の支払手続がとられる。また収入手続は、新聞・雑誌の承認手数料を除き、審査担当箇所において未収金(款)から鉄道収入および自動車収入の該当科目に振替整理を行ない、未収金に対して現金の収納手続がとられる。新聞・雑誌の承認手数料は局は支社の営業部門において仮受金にいったん整理され、仮受金から鉄道収入の旅客収入(項)・荷物雑収(目)に振替整理される。

以上の駅扱いの確定額および局扱いの収支手続を行なったものについて、局または支社の審査担当箇所は**線別取扱収入**および**自動車営業所別取扱収入**を月報にまとめ、本社における統計部門に報告される。この場合の科目は前記の運輸収入における決算科目を基準に、定期外運賃は、さらに1等、2等および不足賃(駅の改札および車掌の取り扱ったもの)別、定期運賃は1・2等別に整理を行なっている。これは*鉄道純収入の部で解説する通行税の計算を統計部門が行なっているためになされるものである。

以上が鉄道および自動車の取扱収入に対する決算手続であるが、統計部門は、これらの収入科目に整理された取扱収入を、駅で作成する運輸収入にかかわる帳票に基づき、さらに内容を分析し、種々の企画、資料に供している。

すなわち、定期外運賃については、運賃・料金別、料金をさらに急行料金(特別急行・普通急行・準急行)・座席指定料金・特別座席料金・寝台料金および特別船席料金別に整理計算している。定期運賃については、等級別・種別(普通定期・通勤定期・通学定期別)および通用期間別(1箇月・3箇月・6箇月別)に整理計算している。

小口扱運賃については、一般小口扱貨物と大形コンテナ別に整理計算している。

車扱貨物運賃については、品目別(140品目)および貨物運賃等級別に整理計算している。また統計部門は、日々の取扱収入について、旅客収入日報・荷物収入日報および貨物収入日報に基づき科目別に集計して速報している。(小太刀 宏)

とりかえしさん 取替資産 同一多数の小単位資産の集成からなっている資産は、部分的取替えにより全体としての使用価値を長く持続することができる。たとえば鉄道事業のレール・まくら木、電気事業の電線・がいし等はこれである。これ

らの資産は、新設後ある年数を経過して正常取替状態に達すると、その後毎年ほぼ均等の取替えが行なわれ、その取替費用も毎事業年度はほぼ一定の金額となるのが常である。この場合、これらの資産の集団の実体は、新品価額の半額の価値を有することになる。したがって、一般に適正な期間損益の計上および適正な資産価額の表示の点から、設備の新設当初に適正な償却を行ない、取替費の発生とともに取替法に移行する*半額法が行なわれている。このような資産を取替資産という。国鉄においてはレール・まくら木・道床・軌道回路・配電線路・電車線路・通信線路・信号線路を取替資産とし半額法を行なっている。

(庄野弘之)

トレンアワー 列車を設定する場合は、基準運転時分に若干の余裕を加えた時間で各駅間の運転時分を定め、これに停車場の客扱い、荷扱い、車両の解放連結、乗務員の乗継ぎ、給水等列車運転に必要な停車時分が加えられる。しかし列車の速度は車両の種別により異なるので、複線区間では待避のための損失時分を加えなければならず、単線区間では行違い、待避のための損失時分がこれに加わる。このようにして設定された列車の始発駅から終着駅までの所要時分を、その列車のトレンアワーといっている。したがってトレンアワーは、基準運転時分、*余裕時分、所要停車時分、損失時分から成り立っている。

列車の走行キロをトレンアワーで除したものを表定速度といい、トレンアワーの中の運転時分を列車の走行キロで除したものを平均速度といっている。列車がちゅう(稠)密化すると、複線区間では待避のための損失時分を最少にするため、速度のおそい列車を基準として高速列車もこれに速度を合わせ、待避のない列車ダイヤを構成している。東海道線の朝の通勤時間帯は、このよい例であるが、このためトレンアワーは著しく延びてくる。

また単線区間では各駅において行違いを生じ、優等列車もローカル列車も同じように各駅停車となり、著しく損失時分を生じ、トレンアワーもまた著しく延びてくる。単線区間で線路容量の行きづまっている線区では、臨時列車の設定が著しく困難であるから、そのトレンアワーは定期または不定期列車の数倍になることもまれではない。

表-1は羽越線酒田・秋田間の昭和39・10における列車ダイヤを基とした単線の場合(現行)と同区間複線化した場合とのトレンアワーの比較であるが、複線化の効果の著しいことがはっきり表われている。

表-1 単線複線によるトレンアワーの変化

(酒田・秋田間)

種別	列車種別 単・複別	列車種別				
		客車混合	気動車	合計	貨物	総合計
トレンアワー	単線	4,050	1,065	5,115	9,426	14,541
	複線	3,667	942	4,619	7,607	12,226
表定速度	単線	km/h 40.0	km/h 51.4	km/h 42.4	km/h 25.7	km/h 31.6
	複線	44.1	58.0	47.0	33.6	38.6

(注) 昭和39・10の列車ダイヤを基とした。

複線の基準運転時分は想定により修正した。

表-2は列車種別ごとのトレンアワーを年度別に表示したものである。

トレンアワーは動力車・客車の使用両数、動力車乗務員数、列車乗務員数を規制するもので、列車計画しきわめてたいせつな資料である。