

第 1 節

鉄道事業の概要

.....

1 鉄道事業の定義と種別

「鉄道事業」とは、広義では、特定の地点から別の地点に鉄道（軌道を含む）を敷設し、その上を走る車両により、旅客や貨物を運ぶサービスを提供することで運賃という収益を獲得する事業をいう。ここで軌道とは、道路に敷設された線路をいい、軌道を使用して収益を獲得する事業は、狭義では「鉄道事業」ではなく「軌道業」とされており、「鉄道事業」が「鉄道事業法」の規制を受けるのと異なり、「軌道業」は「軌道法」の規制を受けている。そこで、以下では広義の「鉄道事業」について述べていくことにする。

広義の鉄道事業は、大きく分けると一般的な鉄道、地下鉄、路面電車、モノレール、新交通システムなどの「旅客鉄道」と貨物の運輸を行う「貨物鉄道」に分けることができる。また、鉄道の経営主体によって、旧国鉄が民営化された JR 各社、民間の鉄道会社（「私鉄」という意味だが「民鉄」と呼ばれているため、以下「民鉄」という）、公営（都営・市営地下鉄）、第 3 セクター等に分けることができる。以下では、旅客鉄道会社を対象として、さらに具体的には JR 各社や民鉄各社を念頭において説明をしていくことにする。

このほかにも、「鉄道事業法」では、鉄道事業を第一種鉄道事業、第二種鉄道事業、第三種鉄道事業に分類している。第一種鉄道事業とは、

自ら保有する鉄道車両と線路によって、旅客または貨物を運ぶ事業であり、第二種鉄道事業とは、他社が所有する線路を使用し、旅客または貨物を運ぶ事業である。第三種鉄道事業とは、第一種の鉄道事業者に譲渡する目的で鉄道線路を敷設する事業およびその鉄道線路を第二種鉄道業者にもっぱら使用させる事業をいう。例えばJR貨物は、線路を自ら保有している部分は少なく、輸送の多くを、他のJR各社の線路を使用しており、第二種鉄道事業者としての事業がメインとなっている。

2 鉄道事業の特色

鉄道事業の特色として、以下の4点が挙げられる。

- (1) 公共性の高さから規制業種となっている
- (2) 多額の設備投資が必要である
- (3) 多くの資金需要がある
- (4) 多角化経営が浸透している

(1) 公共性の高さから規制業種となっている

鉄道事業は、人々の移動手段であり重要な社会インフラである。また、開業するためには多額の資本が必要であり、開業後も設備を維持するために多額の投資を継続する必要がある（詳細は、(2)参照）。このように鉄道事業には、多額な投資を必要とするため容易に参入できず、社会インフラであることから容易に撤退もできない。結果として、特定の地域において独占的に営業をすることになる。しかし一方で、旅客を安全に運ばなければならないという至上命題があり、利益ばかりを迫及するわけにもいかない。

このような公共性の高さから、鉄道事業は国土交通省の管轄下に置かれ、「鉄道事業法」という特例法によりさまざまな許認可を得ることが求められる規制業種となっている。

「鉄道事業法」は、「鉄道事業等の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、輸送の安全を確保し、鉄道等の利用者の利益を保護するとともに、鉄道事業等の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする」（鉄道事業法1）と規定している。鉄道事業を行うにあたっては、鉄道事業法に従った経営をする必要がある。

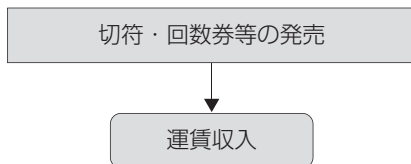
鉄道事業法に定める許認可には、例えば、以下のようなものがある。

- ① 鉄道事業を始める場合には、国土交通大臣の許可が必要
路線および鉄道事業法に定める鉄道事業の種別（第一種から第三種まで）ごとに、申請書を提出する。申請書には、事業基本計画を含む。国土交通大臣が審査をして、鉄道事業が許可される。
- ② 許可を受けた後、事業基本計画を変更する場合には、国土交通大臣の認可が必要
- ③ 鉄道施設について工事をする場合には、工事の施行について国土交通大臣の認可が必要
- ④ 旅客運賃等の上限を決めて、国土交通大臣の認可を受ける必要がある。国土交通大臣は認可をするにあたり、この上限額が能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかを審査する必要がある。鉄道事業者は、認可を受けた旅客運賃等の上限の範囲内で、運賃を設定し、あらかじめ国土交通大臣に届け出る必要がある（詳細は、「**B** 規制・関連法令」参照）。
- ⑤ 事業を廃止する場合には、廃止の日の1年前までに、国土交通大臣に届け出なければならない。

(2) 多額の設備投資が必要である

民鉄72社が加盟する日本民営鉄道協会が発行した「大手民鉄[®]の素顔」によれば、鉄道事業には「安全対策の強化」、「輸送力の増強」、「輸送サービスの向上」などが事業運営上の課題として考えられる。鉄道事業では、これらの課題を達成するために多額の設備投資が必要となる。

(例) 発券と同時に収益認識される



③ 連絡運輸の会計処理

都市圏では鉄道事業者間の相互乗入れや乗継ぎが多く、窓口や自動券売機の発売金額のうち、一部を他社へ支払う（または他社から回収）連絡運輸運賃がある。連絡運輸による収入も、定期運賃および定期外運賃と同様の会計処理が採用される。

例えば、自宅から電車を乗り継いで勤務地に向かう場合、都市圏では2社以上の鉄道を利用することが多い。各駅で精算する場合もあるが、通常はどちらかの駅にて切符または定期券を購入するが多い。この場合、切符または定期券が発売された駅の鉄道事業会社では、全額が収益となるわけではなく、他社利用分は預り連絡運賃として計上される。逆に、利用された駅の鉄道事業会社では未収運賃として債権を認識し、収益計上される。

a 他社で発売された場合の仕訳例

乗客がA社駅で、連絡切符を購入し、B社駅で下車した。運賃は総額200、A社路線内の運賃は100、B社路線内の運賃も100であった。B社での仕訳は以下ようになる。

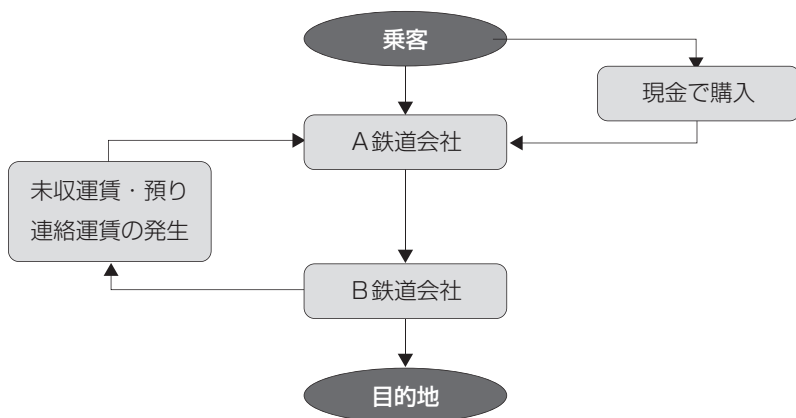
(借) 未収運賃	100	(貸) 旅客運輸収入	100
----------	-----	------------	-----

b 他社乗車分が自社で発売された場合の仕訳例

乗客がA社駅で、連絡切符を購入し、B社駅で下車した。運賃は総額200、A社路線内の運賃は100、B社路線内の運賃も100であった。A社でのB社路線分に係る仕訳は以下ようになる。

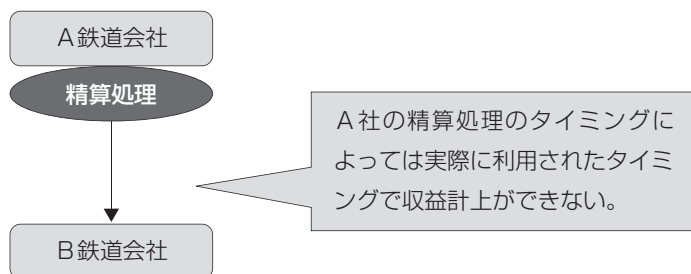
(借) 現金	100	(貸) 預り連絡運賃	100
--------	-----	------------	-----

乗客が連絡切符を A 鉄道会社において購入する場合



これらの業務は、日々精算するのではなく、月次のタイミングで集計され支払・回収することが一般的であり、その精算作業が終了するまで月次決算ができないことになる。他社の精算作業期間によっては、上場企業等では決算発表が遅れてしまうおそれがある。そのため、他社での発売情報を決算時に適時入手することが困難である場合には、決算時において過去の実績等を踏まえた発売見積額を未収運賃として計上する場合もある。

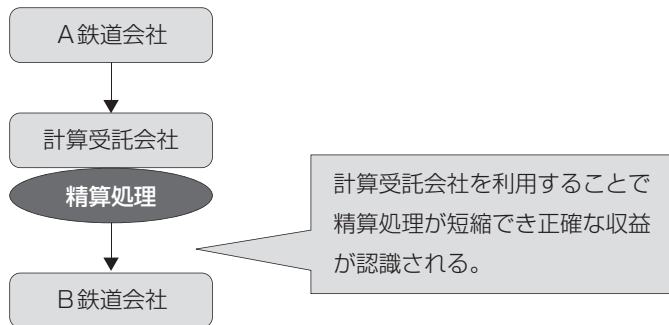
A 鉄道会社の精算処理遅滞の B 鉄道会社への影響



従来は連絡切符や連絡定期券では、各会社にて集計計算作業を実施してきたが、都市圏における最近の IC カードなどでは、集計計算を

1社に委託することでその作業期間短縮が可能となり、決算月の実際の発売額が収益として認識されている場合も多い。今後は利便性の高いICカードの普及により、切符等の連絡運輸の乗車券発売額は減少傾向になるのではないかと考えられる。

計算受託会社利用によるA鉄道会社の精算処理早期化



④ 納金業務

各駅で発売された運賃の現金残高は、日々、本社管理口座等に納金される。定期券の発売額や、ICカードへのチャージ金額も、すべてまとめて回収される。会計処理上、実際に納金された現金残高で収益が計上されるのではなく、本社管理口座に振り込まれた情報と鉄道収入システム等から転送された売上情報をもとに、運賃収入の仕訳が起票されることが一般的である。

