

# わが国私鉄企業と減価償却(二)

大橋英五

一 はじめに

二 戦前の減価償却

(1) 私鉄企業の状況

(2) 減価償却

三 戦後の減価償却

(1) 私鉄企業と強蓄積(以上第三十卷第三号所載)

(2) 減価償却

(イ) 減価償却規定

(ロ) 資産再評価

(ハ) 減価償却の実態

(ニ) 取替法

(ホ) 特別償却、圧縮記帳

わが国私鉄企業と減価償却(二)

わが国私鉄企業と減価償却 (一)

二六

(3) 設備投資と資金の源泉

(4) 大手私鉄と「赤字」

四 必ずしにかえて (以上、本号所載)

## (2) 減価償却

### (1) 減価償却規定

第二次世界大戦後のわが国私鉄企業の一般的な状況をふまえながら、私鉄企業の減価償却の基本的な性格について検討しよう。その場合、まず減価償却が法規上でどのように規定されているかを検討しておく必要がある。私鉄企業の会計は、地方鉄道業会計規則ならびに軌道業会計規定に規定されているが、実質的に私鉄企業の会計を規定するのは法人税法である。すなわち、私鉄企業の減価償却を規定するのは税法の規定であるといつてよい。したがって、まず税法の減価償却規定について検討しよう。

すでに指摘したように昭和一七年に公布された会社固定資産償却規則では地方鉄道および軌道業については、土地をのぞく一切の固定資産について耐用年数三〇年の総合償却が規定され、しかもこの償却額の五〇パーセントが強制されていた。しかし、戦後、昭和二年の会社経理統制令の廃止にともない、戦前の通常状態に復するため、昭和二二年に耐用年数が改正された。この改正にともない、強制償却の制度もなくなり、土地を除く一切の固定資産について耐用年数四〇年の総合償却が規定された。すなわち、昭和一七年の耐用年数にたいして三三パーセントの延長がなされた。昭和二二年の耐用年数の延長は他産業についても同様であり、機械装置についてみると平均で一般産業用

二割、時局産業用では約五割が延長された。<sup>(37)</sup>

さらに、戦後のアメリカ占領政策のもとで、企業会計の側面では、経済の「民主化」の観点からGHQの経済科学局社会統計課が昭和二二年に「製造会社及び商業会社ノ財務諸表作表ノタメノ指示書」を発表した。また昭和二四年に経済安定本部企業会計基準審議会から中間報告として企業会計原則が設定された。この企業会計原則は昭和二九年には一八注解が付され、より実践的、具体的なものとして機能していく。ところで、こうした近代会计学の導入の過程は周知の資産再評価問題と密接に結びつきながら展開された。すなわち、後ちに検討するように、戦後のげいしいインフレーションを背景としながら昭和二四年の第一次シャウブ勧告日本税制報告書を直接的な契機として昭和二五年に資産再評価法が公布、施行された(第一次資産再評価)。その後、第二次資産再評価(昭和二六年)、第三次資産再評価(昭和二八年)が実施された。

こうした状況のなかで、昭和二二年の私鉄企業の総合償却の規定は、資産構成の内容によって不合理が生ずることとなるため、昭和二六年度より資産の種類別、細目別に償却をおこなうこととなった。

現行の税法では、たとえば鉄道用又は軌道用車両の耐用年数は、電気又は蒸気機関車一八年、電車一三年、内燃動車(制御車及び附随車を含む)一一年、貨車(構造、用途に応じて)一〇〜二〇年などとなっている。この耐用年数はのちに指摘するように、実際に使用される期間よりいちじるしく短縮されたものである。この耐用年数によって有形固定資産については残存価額一〇パーセント、定率法および定額法による償却が規定されている(法人税法施行令四八条)。

ところで、以上の減価償却規定にくわえて、地方鉄道会計では従来より取替、修繕によって固定資産価値を維持す

るといふ会計処理がおこなわれてきた。税法でも、これを減価償却に組み入れ、多量に同一の目的のために使用される減価償却資産で、毎事業年度使用に耐えなくなる資産の一部がほぼ同数量ずつ取替えられる資産について、取替法による償却計算をみとめている。法人税法施行規則第一〇条は、鉄道業についてつぎのものを取替資産と定めている。鉄道設備または軌道備設に属する構築物のうち、軌条および付属品、まくら木、分岐器、ポンド、信号機、通信機、信号線、電灯電力線、送配電線、き電線、電車線、第三軌条ならびに電線支持物(鉄柱、鉄塔、コンクリート柱およびコンクリート塔を除く)。税法の取替法による償却限度額の計算は、取替資産の取得価額の五〇パーセントに達するまでは定額法または定率法によって計算した金額と、他方その取替資産が使用に耐えなくなったためその事業年度に種類品質を同じくする新たな資産と取り替え、損金経理したばあいの金額との合計額とする(施行令四九条一)。すなわち、取替資産自体の償却費(取得価額の五〇パーセントに達するまで)と取替費との合計額をもって各事業年度の償却限度額とするものである。この取替法による償却が、現実にはどのようなものとして機能しているかについてはのちに指摘する。

私鉄企業の減価償却には、以上の普通償却および取替法による償却にくわえて、租税特別措置法による特別償却の規定がある。鉄道業ではすでに昭和二七年に企業合理化促進法にもとづき特別償却を認めることとなつたが、現在でも租税特別措置法四三条一〇によって特定設備等の特別償却が認められている。すなわち、大都市およびその周辺地域における鉄道又は軌道の緊急かつ計画的な整備を促進するために必要な一定の路線の新設その他の工事で取得する線路設備その他の設備については、取得年度の償却限度額をその取得価額に四分の一を乗じた額(特別償却限度額)と普通償却限度額の合計額としている。

さらに、以上の減価償却規定にくわえて、固定資産の会計問題にとって重要な内容をもっている圧縮記帳の規定について言及しておかなければならない。法人税法では、電力会社、ガス会社などならんで地方鉄道および軌道を営む法人すなわち私鉄が、事業に必要な施設を設けるために受益者（利用者）から、金銭または資材の交付をうけて固定資産を取得したばあいに、その価額に相当する金額を圧縮限度額として圧縮記帳を行うことを認めている（工事負担金等で取得した固定資産の圧縮記帳、法人税法四五条）。また、とくに私鉄の固定資産会計にとって大きな影響力をもつものに、収用等に伴い代替資産を取得した場合の圧縮記帳（租税特別措置法六四條）、特定資産の買換えにより取得した場合の圧縮記帳（租税特別措置法六五條七）などの規定があり、固定資産の圧縮を促進している。

税法では、私鉄企業の固定資産会計について以上のような様々な規定をもうけている。この規定にもとづく私鉄企業の固定資産会計がどのように実施されているかをつぎに検討しなければならない。

#### (四) 資産再評価

第二次世界大戦後のわが国の経済復興は、インフレーションによって創出されたさまざまなかたちでの国家資金の企業への投入によってなされた。大手私鉄にあっても、たとえばのちに示す第17表の東京急行電鉄の貸借対照表からわかるように、資本源泉として借入金、社債が大きな役割をはたした。戦後の物価騰貴の状況を第14表によってみると、物価指数は昭和二七年には戦前（昭和九一一年平均）の三〜四百倍にもなった。

こうした状況のなかで、主として企業の実質資本の維持という立場から減価償却不足ならびにそれにとまなう名目課税による資本の食いつぶしの防止を論拠として、資産再評価がおこなわれた。昭和二五年に資産再評価法が公布、

第14表 インフレ進行表

	総合消費財 物価指数	生産財実効 物価指数	総合物 価指数	日銀卸売 物価指数
昭和9～11年平均	1.00	1.00	1.00	1.00
昭和10年	1.01	0.99	1.01	0.99
11	1.04	1.06	1.05	1.04
12	1.11	1.27	1.15	1.26
13	1.22	1.34	1.26	1.33
14	1.52	1.49	1.51	1.47
15	1.97	1.80	1.93	1.64
16	2.20	1.95	2.14	1.76
17	2.65	2.49	2.61	1.91
18	3.07	2.82	3.01	2.05
19	3.79	3.44	3.70	2.32
20				2.50
21	48.20	29.00	43.50	16.27
22	121.90	74.00	109.90	48.15
23	204.80	149.00	190.90	127.93
24	239.70	202.00	230.30	208.67
25	234.40	253.00	239.10	246.81
26	269.10	353.20	290.10	342.53
27	275.30	347.50	293.40	359.22

わが国私鉄企業と減価償却(二)

注(1) 物価指数は経済審議庁調査部「日本経済と国民所得」、昭和19年以前は暦年、21年以後は年度である。

(2) 『東武鉄道六十五年史』567ページより引用。

施行され、任意再評価による簿価との差額に六パーセントを課税し、再評価納付額を控除したのちの金額によって欠損の填補を認め、その残余を再評価積立金とすることを規定した(第一次資産再評価)。また、つづいて昭和二六年には再評価積立金の資本組入に関する法律を公布、施行し、再評価積立金の資本組入れを規定した。資産再評価法は、昭和二六年(第二次資産再評価)、昭和二八年(第三次資産再評価)にわたって改正、施行された。<sup>39)</sup>

ところで、資産再評価の実施の主要な論拠は、減価償却不足による資本の食いつぶしにであった。そこで、私鉄企業の資産再評価の状況を検討

するまえに、減価償却不足の内容について検討しておこう。

当時すでに、高寺貞男教授は実態分析にもつきながら、経費のなかで減価償却費がいちじるしく低下していたにもかかわらず、つぎのような指摘をなされていた。「たんに減価償却費の名をもってよばれているもののみをみて、減価償却の減価回収機能が縮小し、あるいはそれが部分的にしかはたされていなかったからといって、かならずしもただちに資本が食いつぶされたと結論することはできない。なぜなら、固定資産の減価を回収する機能が、減価償却によってはたされなくても、他の会計方法あるいは会計以外の過程で行われているとすれば、単純に資本の食いつぶしが生じているとはいえないからである」<sup>(40)</sup>。このばあい、とくに資本的支出を修繕費として計上すること、すなわち資本的支出を収益的支出に振替えるという会計手続が一般化していた実態にもとづいて償却不足論を批判された。こうした指摘は大手私鉄企業にあっても同様にあてはまる。この点について東武鉄道の状況を第15表にしめそう。第15表によると、戦後、経費全体にしめる減価償却費の割合はいちじるしく低下している。ところが、「物件費および経費」の割合が激増している。しかし、物件費は修繕物件費、物品費等であり、経費は修繕経費、業務経費、保存経費等からなっている。<sup>(41)</sup>したがって「物件費および経費」は実質的には大部分修繕費であると考えてよい。つまり、経費全体にしめる減価償却費の減少に対応して、修繕費の割合が増加していることがわかる。東武鉄道の社史においても、戦後のいちじるしい「物件費および経費」の増加を、「戦後の輸送復興と施設の補修に重点を置いた結果である」<sup>(42)</sup>と指摘しているように、この「物件費および経費」は修繕費という収益的支出というかたちをとりながらも、その実質は明らかに資本的支出であった。すなわち、太田哲三教授も主張されたように「戦災により破壊した設備の復旧費（これを復元費とも呼んだ）は殆ど全部が修繕費と考えられた」<sup>(43)</sup>のである。東武鉄道では、減価償却費と「物件

第15表 東武鉄道の経費の推移

(単位：千円、( )は%)

年 度 (昭和)	人件費	動力費	物件費および 経費	減 価 却 費	その 他	合 計
17 年	7,004 (35.3)	2,185 (11.0)	3,934 (19.8)	3,280 (16.5)	3,454 (17.4)	19,859 (100.0)
21	60,370 (32.2)	8,641 (4.6)	100,097 (53.3)	10,780 (5.7)	7,946 (4.2)	187,835 (100.0)
25	1,332,999 (43.0)	312,174 (10.1)	1,022,228 (33.0)	383,636 (8.7)	161,567 (5.3)	3,098,371 (100.0)
27	2,606,923 (51.6)	552,353 (10.9)	1,347,651 (26.7)	820,985 (7.6)	160,375 (4.4)	5,050,941 (100.0)
31	3,257,688 (44.6)	692,382 (9.5)	1,741,221 (23.9)	998,211 (13.7)	611,728 (8.3)	7,301,233 (100.0)

わが国私鉄企業と減価償却(二)

注 (1) 物件費は修繕物件費、物品費等であり、経費は修繕経費、業務経費、  
 保修費等である。

(2) 『東武鉄道六十五年史』578~579ページより作表。

費および経費」の経費全体にしめる割合は、戦後増加しており昭和  
 和二年度には五九パーセントにもなっている。このようにみて  
 くと、インフレーションによる減価償却不足は、とくに私鉄企  
 業では従来からの取替えの方法による償却手続とも関連して、修  
 繕費の計上による資本的支出の収益的支出への振替によって実質  
 的には生じなかったと考えられる。

こうした状況にもかかわらず、周知の資産再評価が実施され  
 た。それがもっている意味を明らかにするため、まずその実施状  
 況を検討しよう。

東京急行電鉄の状況を見ると、東急では二回にわたって資産再  
 評価を実施した。最初は昭和二四年六月一日を評価期日として、  
 鉄道軌業、バス業およびその他の固定資産をつぎのように平均六  
 ・四倍の率で評価替をおこなった。

資産評価額 26億864万円

帳簿価額 5億691万円

再評価差額 21億172万円

再評価差額より六パーセントの再評価税納付額を控除した二〇

億八、九一九万円を昭和二五年上期に再評価積立金として計上し、昭和二七年二月にこの再評価積立金のうち三億円を資本金に組入れ、普通株六〇〇万株を株主に無償交付した。

二回目は昭和二八年六月一日を再評価期日として倍率一・六倍で評価替をおこないつぎのようになった。

資産再評価額 32億5,916万円

負債 債権 19億5,577万円

再評価差額 13億 338万円

再評価税納付後の一二億二、五一八万円を昭和二八年上期に再評価積立金として計上し、再評価積立金合計額は二億九、四六六万円となった。その後、昭和三六年一〇月に再評価積立金のうち二億二、五〇〇万円を資本金に組入れ、普通株式四、五〇〇株を一株につき有償四五円、無償五円で交付した。<sup>(44)</sup>

この間の状況を、昭和一九年度から三〇年度にわたる損益計算書と貸借対照表を第16表および第17表にしめし、あつげよう。第16表によって営業費にしろる償却費の割合をみると、資産再評価前の昭和二一年から二三年では一パーセントあまりであつたが、資産再評価後には一〇パーセント以上にもなっている。すなわち、資産再評価は収支計算において減価償却費を一〇倍あまりに拡大する効果をもつていた。こうした減価償却費の拡大は戦後の大手私鉄の営業収入の拡大によって可能であつたことはいうまでもない。東急ではインフレーションを根拠とするたびかさなる旅客運賃の値上げによって、たとえば鉄道の基本料金は昭和二一年に七五銭であつたものが昭和二八年には二・一五円にもなり、<sup>(45)</sup>これによって第16表からわかるように営業収入が大幅に増大してきた。こうした状況のもとで資産再評価による減価償却費の拡大が実施された。

第16表 東 急 の 損 益 計 算

(単位 100万円)

年 度 和	営 業 収 入	営 業 費 (原価償却)	営 利	他 業 の 営 業 利 益	償 却 金	支 払 息	他 用 の 費 用	純 益
19	67	30	37	1	7	3		27
20								
21	175	163	13		2	8	15	△118
22	479	431	47		5	22	9	11
23	815	741	74		8	37	1	27
24	996	813	183	23	106	32	2	66
25	1,612	1,352	259	62	106	83		131
26	1,553	1,317 (—)	235	224		116	12	330
27	2,065	1,814 (151)	250	78		23		352
28	2,463	2,030 (240)	432	160		37		630
29	2,590	2,140 (265)	450	158		68		539
30	3,227	2,882 (326)	569	539		475	62	571

わが国私鉄企業と減価償却(一)

注 (1) 昭和26年度より統計では科目の表示が異っているが調整した。また昭和20年度については戦災による資料喪失によって統計が存しない。

(2) 『鉄道統計年報』(日本国有鉄道経理局, 運輸省鉄道総局総務局), 『地方鉄道軌道統計年報』(運輸省鉄道監督局), 『私鉄統計年報』(運輸省鉄道監督局)の各年度版より作表。

さらに資産再評価の実施は再評価積立金の設定とその資本組入れの過程でもあった。第17表の東急の貸借対照表によると、再評価積立金の設定によって資本剰余金がいちじるしく増加するとともに、その資本組入れによる資本金の増加をみる事ができる。この再評価積立金の資本組入れは、すでに指摘したように株式の無償および有償の交付であって、周知の株式ブームのさそい水となって企業の資本調達を容易にし、独占的な企業の資本集中を促進した。

大手私鉄企業の資産再評価の状況を検討するため、東急の実態に代わって東武鉄道および近畿日本

鉄道の状況についても補足的に検討しておこう。東武鉄道では第一次および第三次の二回にわたってより大規模に資産再評価が実施された。第一次では昭和二五年一月一日を基準日として、第18表のように再評価直前の帳簿価格三億六、四七〇万円は三四億七、一二〇万円となり、実に再評価直前の九・五倍となった。また、第三次では昭和二八年一月一日を再評価期準日として法定限度額の一〇〇パーセントの評価を実施し、再評価直前の帳簿価額三六億五、九〇〇万円は六二億七、五八〇万円と一・七倍になった。すなわち、二回の再評価によって帳簿価額は一六・二倍にもなった。こうした資産再評価の実施は、すでに東急電鉄でみたように減価償却費を増大させるとともに、再評価積立金の資本組入れによる株式交付となった。すなわち、東武鉄道では昭和二一年度から二四年度の平均で償却金の営業費にしめる割合は〇・六パーセントであったが、第一次資産再評価後の昭和二五年度また第三次資産再評価後の昭和二八年度には八パーセントあまりにも増加した。<sup>(46)</sup>

さらに、第一次、第三次の再評価の結果、再評価積立金は五六億六、四二九万円（昭和二九年三月三十一日現在）となったが、昭和三一年、三六年、三七年には、各増資のさいに再評価積立金の一部、二億四、〇〇〇万円、二億八、八〇〇万円、二億四、〇〇〇万円をそれぞれ資本金に組入れ、一株につき一五円、一一〇円、五円の無償交付をおこなった。<sup>(47)</sup>

また、近畿日本鉄道では、昭和「二六年下半年と二九年上半年に資産再評価を実施して、合計八七億三、四〇〇余万円を再評価積立金とし、この間、二八年八月には、前記再評価積立金の一部五億二、〇〇〇万円を資本に組み入れるとともに、同額の有償増資を行なって資本金は二三億四、〇〇〇万円となり、また、三一年一二月には有償半額増資を実施して、資本金は三五億一、〇〇〇万円となった。<sup>(48)</sup> 近鉄では二回にわたる資産再評価を実施して約八七億円を資

借 対 照 表

(単位 100万円)

そ の 他	資 本 ・ 負 債 合 計	鉄 道 業 業 固 定 資 産	兼 業 業 固 定 資 産	投 資	そ の 他	資 産 合 計
53	410	109	49	9	243	410
229	613	157	54	9	393	613
301	870	218	91	9	552	870
491	1,162	163	87	15	897	1,162
392	1,226	215	184	4	823	1,226
1,034	4,297	1,866	1,176	33	1,202	4,297
315	4,289	1,796	1,090	709	694	4,289
355	4,962	1,923	1,197	954	888	4,962
816	7,853	3,080	1,887	1,520	1,366	7,853
1,240	10,163	3,205	2,960	2,346	1,652	10,163
1,282	13,342	3,425	5,102	3,207	1,608	13,342

わが国私鉄企業と減価償却 (一)

産再評価積立金に計上したが、再評価前の昭和二五年の固定資産額は二〇億円あまりであり、固定資産額は五倍あまりになったことになる。

以上のように資産再評価の状況を検討してみると、それは第一には、償却費の拡大を意味しており、しかも長期的な償却費の拡大を約束するものである。いいかえると、固定資産価額の拡大という再評価によって、近代会計学のもとで展開される減価償却による費用配分を長期的に実施する第一の条件をみたすということでもある。すでにみたように、減価償却不足は実質的には修繕費の計上によって回避されたとはいえず、戦後のより一層の蓄積を会計制度的に保証するためには減価償却導入のための制度的な整備が必要であった。減価償却による固定資産価額の費用配分計算は、資産再評価による固定資産価額の拡大を前提として可能なのであって、この

第17表 東 急 の 貸

年 度 (昭和)	資 本 金	資 余 本 金	利益 (剰余金、準備金をふくむ)	社 債	借 入 金	引 当 金 積 立 金
19	224		35	64	8	26
20						
21	224		15	110	6	29
22	224		24	150	170	1
23	400		35	147	85	4
24	400		63	276	80	15
25	400	2,073	285	483	21	1
26	900	1,714	257	469	595	39
27	900	1,675	293	594	693	452
28	900	2,944	364	666	1,481	682
29	1,500	2,950	540	710	2,383	840
30	1,500	2,949	709	793	5,060	1,049

わが国私鉄企業と減価償却(二)

注 第16表に同じ。

ために資産再評価は近代会計学のもとの減価償却導入の不可欠な前提であったといえる。

第二には、再評価積立金の資本組入れによる株式ブームの創出によって、企業資本調達を容易にするという条件をつくり出すという役割を担っていたのである。

以上のような資産再評価をテコとしながら導入された戦後の減価償却は、その後どのように展開されてきたかをつきに検討しよう。

#### (イ) 減価償却の実態

戦後のインフレーションのもとで資産再評価をテコとしながら近代会計学が導入された。こうした状況のなかで大手私鉄企業の減価償却はどのように展開されたかについて検討しよう。このばあいとくに昭和三十一年以降の状況について検討する。

第18表 東武鉄道の資産再評価 (単位 千円)

第1次資産再評価

(再評価日 昭昭25年4月1日)  
(再評価基準日 昭和25年1月1日)

資産別	再評価限度額	再評価実施額	再評価直前の帳簿価格	再評価率	再評価差額
建築物	746,531	549,489	67,495	8.12	481,793
機械装置	2,590,068	1,809,164	90,187	20.06	1,718,977
車両	233,586	164,173	40,326	4.07	123,847
工具、器具、備品	1,362,046	933,899	164,691	5.67	769,207
計	21,136	14,529	1,866	7.78	12,662
計	4,953,369	3,471,256	364,768	9.52	3,106,488

わが国私鉄企業と減価償却(一)

注 土地および陳腐線は再評価しない。

一般償却資産は限度額の7掛とした。

自動車部門は建物および構築物につき限度額の7掛とし、他は再評価しない。

第3次資産再評価

(再評価日 昭和28年10月1日)  
(再評価基準日 昭和28年1月1日)

資産別	再評価限度額	再評価実施額	再評価直前の帳簿価格	再評価率	再評価差額
建築物	996,425	996,425	523,667	1.91	472,758
構築物	3,456,466	3,456,466	1,816,370	1.90	1,640,096
機械装置	229,152	229,152	168,239	1.36	60,862
車両	1,567,202	1,567,202	1,134,001	1.38	433,200
工具、器具、備品	14,800	14,800	9,464	1.56	5,335
無形減価償却資産	11,807	11,807	7,210	1.64	4,596
計	6,275,855	6,275,855	3,659,004	1.72	2,616,850

三八

注 (1) 再評価額は限度額に対して100%である。

土地については再評価しない。ただし土地の帳簿価は38,122千円、その再評価限度額は2,096,284千円である。

(2) 『東武鉄道六十五年史』569～570ページより引用。

第19表 大手私鉄の損益状況

(単位100万円)

わが国私鉄企業と減価償却(二)

年度 昭和	鉄軌道 営業 収益	固定資産 保存費 内(修 繕費)	運転費	運輸費	その他	減価 償却費	費用 合計	鉄軌道 営業 損益
31	49,672	13,191		19,847	7,105	5,288	45,434	4,237
32	51,159	13,288		20,158	7,136	5,593	46,176	4,982
33	54,503	13,430		21,501	7,482	6,271	48,687	5,834
34	62,823	15,410		23,751	8,523	7,255	54,940	7,883
35	69,238	16,707		25,907	9,794	8,454	60,863	8,374
36	77,776	19,286	12,799	12,064	15,650	10,330	70,135	7,642
37	89,093	21,968	14,400	13,576	17,516	11,646	79,111	9,983
38	105,173	23,974	16,287	15,292	19,502	13,350	88,410	16,763
39	113,434	24,444	17,887	17,049	21,418	16,960	97,762	25,671
40	122,184	24,796	19,533	18,673	21,918	18,183	103,108	19,076
41	151,703	30,663	21,944	22,359	25,765	20,163	120,898	30,804
42	161,324	31,902	24,048	24,938	28,004	22,289	131,186	30,155
43	169,753	33,732	26,410	27,012	30,708	25,680	143,547	26,207
44	181,118	38,822	29,215	31,031	33,440	29,268	161,783	19,335
45	210,968	44,710	32,553	36,137	39,177	34,322	186,903	24,065
46	242,775	47,361	35,409	39,622	44,647	38,119	205,163	37,612
47	254,149	52,371	39,206	43,990	50,300	40,961	226,834	27,314
48	265,913	58,633	46,134	52,337	55,913	44,089	257,112	8,802
49	323,627	54,972	70,977	72,353	87,942	43,886	330,130	△6,502

注(1) 昭和36年度以前では会計表示が異なるが、その後の表示に統一した。

(2) 『私鉄統計年報』(運輸省鉄道監督局)の各年度版より作表。

第19表に、大手私鉄<sup>(49)</sup>における鉄軌道業の損益の状況をしめす。これによると、大手私鉄では鉄軌道業の営業収益のいちじるしい増加にともない営業費用も増大してきていることがわかる。とくに近年(昭和四九、五〇年度)では費用の増大によって営業損益は減少している。この私鉄企業の収益性の低下の実質についてはのちに検討することとして、ここでは全般的に営業収益と営業費用のおおまかな関連についてみておこう。第19表によると、大手私鉄の営業収益と営業費用はほぼ対応して急速に増加してきており、なかでも昭和四〇年代にはいちじるしく増加してきていることがわかる。ところで、昭和四〇年代の平均的な年度であると考えられる昭和四五年度を例にとつて費用の内訳をみると、固定資産保存費二三パーセント(うち修繕費七パーセント)、運転費一七パーセント、運輸費一九パーセント、減価償却費一八パーセント、その他二一パーセントとなっている。これに対して、昭和三六年度の状況をみると、固定資産保存費二七パーセント(うち修繕費一一パーセント)、運転費一八パーセント、運輸費一七パーセント、減価償却費一四パーセント、その他二二パーセントである。すなわち、固定資産の維持、償却に直接かかわる費用が、営業費用全体のなかばかく(昭和三六、四五年ともに四一パーセント)もしめており、大手私鉄にとつて設備資産についての経営政策が重容な内容となっていることがわかる。なかでも固定資産会計にとつて重要な問題である減価償却費と修繕費は合計で、昭和三六年度および四五年度ともに全費用の二五パーセントにも達している。とくに減価償却費についてみると、修繕費の減少に対応していちじるしく増加していることがわかる。

ところで、修繕費についてはのちに検討することとして、まず大手私鉄の減価償却の動向を固定資産額および総費用との関連で第20表によってみておこう。

第20表によると、第19表によって明らかにされたようにとくに昭和四〇年代の営業収益の急速な上昇にともなつて

第20表 大手私鉄の減価償却

(単位100万円)

わが国私鉄企業と減価償却(一)

年 度 (昭和)	鉄軌道業 固定資産 (A)	総 費 用 (B)	減 償 却 費 (C)	償 却 率 実 施 %	C/A %	C/B %
31	77,825	45,434	5,288	94	6.7	11.6
32	82,183	46,176	5,593	99	6.8	12.1
33	90,967	48,687	6,271	—	6.8	12.8
34	104,135	54,940	7,255	—	6.9	13.2
35	112,462	60,863	8,454	102	7.5	13.8
36	123,614	70,135	10,330	101	8.3	14.6
37	137,453	79,111	11,646	100	8.4	14.6
38	170,181	88,410	13,350	99	7.8	15.0
39	195,414	97,762	16,960	100	8.6	17.2
40	211,933	103,108	18,183	100	8.5	17.5
41	243,479	120,898	20,163	100	8.2	16.7
42	280,316	131,186	22,289	97	7.9	16.9
43	324,915	143,547	25,680	101	7.8	17.9
44	402,144	161,783	29,268	100	7.2	18.1
45	442,719	186,903	34,322	100	7.7	18.4
46	488,147	205,163	38,119	100	7.8	18.5
47	521,388	226,834	40,961	100	7.8	18.0
48	560,104	257,112	44,089	100	7.8	17.1
49	617,866	330,130	43,886	100	7.1	13.2

注 『私鉄統計年報』の各年度版より作表。

営業費用のなかでも減価償却費が増大してきているが、この間の状況がより明確に認識できる。昭和四〇年代には営業収益の増大に対応して減価償却費は総営業費用の一七〜一八パーセントにも達している。

ところで、減価償却範囲額に対する実施額の割合である償却実施率はほぼ一〇〇パーセント

ントとなっており、償却費の増大は固定資産の増大によって償却範囲額が増大してきたことによると考えられる。鉄道業の固定資産は輸送力の増強計画の遂行に対応して昭和三六年頃より急速に増大してきている。また、のちに指摘するようにわが国税法のもとでの短期償却計算の結果、固定資産に対する償却費の割合を大きくしてきている。すなわち、大手私鉄の減価償却の動向を全般的にみると、輸送力増強計画のもとでの固定資産の増大に対応して償却費が増加し、これが営業費用を増大させる要因の一つとなっている。以上のような大手私鉄の減価償却の状況を、もう少し詳しく東京急行の実態について指摘しておこう。

東京急行では、有形固定資産については定率法によって償却計算をおこなない、一部の構築物についてはすでに指摘したように取替法を採用して取得価額の五〇パーセントに達するまでは定率法による償却計算をおこなっている。取替法を採用する構築物の額は、たとえば昭和五〇年三月決算の鉄道業では所有有形固定資産の六パーセントに当る二八億円あまりとなっている。この取替法の機能についてはのちに検討する。

こうした減価償却計算にもとづく東京急行の鉄道業にかかわる償却状況を示す第21表にしめす。これによると輸送力増強計画のもとで固定資産が急速に増加している状況がわかる。すなわち、昭和三七年以降一二年あまりの間に五倍以上にも増加した。この固定資産(取得価額)の増加にもかかわらず、のちに指摘する多額な減価償却費の計上によって、償却累計額を増大させてきた。東急では急速な設備投資による固定資産の増大にもかかわらず昭和四五年以降償却累計率は四〇パーセント以上にも達し、昭和五〇年三月決算では四六パーセントにもなっている。以上の減価償却費の計上は、東急においてもすでに指摘したように税法の規準にもとづく償却範囲額の一〇〇パーセントを償却費として計上することによってなされてきた。すなわち、たとえば昭和五〇年三期では固定資産の取得価額のうちそ

第21表 東急鉄道業の償却状況

(単位100万円)

決算期	取得価額	償累 却額計	償累 却率計 (%)
昭和37年9月	8,994	3,114	34.6
38 3	9,122	3,398	37.3
9	9,657	3,680	38.1
39 3	10,791	3,814	35.3
9	12,442	4,216	33.9
40 3	13,334	4,624	34.7
9	13,840	5,087	36.8
41 3	14,519	5,534	38.1
9	20,876	6,126	29.3
42 3	22,811	6,740	29.5
9	23,616	7,414	31.4
43 3	24,401	8,100	33.1
9	25,525	8,769	34.3
44 3	27,070	9,729	36.0
9	27,602	10,463	37.6
45 3	28,392	11,171	39.2
9	29,689	11,962	40.2
46 3	31,170	12,694	40.5
9	33,151	13,552	40.7
47 3	34,328	14,406	41.9
9	36,224	15,373	42.2
48 3	39,372	16,363	41.4
9	40,356	17,442	43.1
49 3	42,683	18,543	43.4
9	44,007	19,739	44.7
50 3	44,988	20,832	46.3

注 (1) 取得価額は、東急の鉄道業にかかわる有形償却資産についての値である。

(2) 『有価証券報告書』より作表。

の四六パーセントが償却済みであるという計算は、税法の減価償却規定による計算なのである。そこで、つぎに税法の償却計算と実際の固定資産の状況との関連を明らかにしよう。

東京急行の固定資産の状況を把握する手がかりとして、電動客車の構成について検討しよう。第22表は昭和四八年二月一日現在の電動客車の構成である。ところで、すでに指摘したように税法による電車<sup>(30)</sup>の耐用年数は一三年と規定されており、第22表の電動客車の耐用年数は税法では一三年である。すなわち、第22表によると昭和三四年以前に製造された車両は耐用年数を経過しており、償却計算のうえではすでに償却済みとなっているものである。東急では、

第22表 東急電動客車の構成

昭和48年2月1日 現在

形 式	両数	車 体 種 別	定 員 (座席人)	製 造 年 月 (改 造)
デ ハ 3300	9	半 鋼 製	130 (44)	明治44(昭和12~15)
デ ハ 3400	5	〃	130 (40~44)	昭和 3
デ ハ 3450	50	半鋼製・全鋼製	130 (44~50)	昭和11~16
デ ハ 3500	22	〃	130 (44)	昭和14(一部昭和34)
デ ハ 3550	3, 1	〃	130 (52)	昭和28・29・34・39
デ ハ 3600	9, 4	〃	130 (40~50)	昭和24~27 39~41
デ ハ 3650	6	半 鋼 製	130 (44)	昭和17
デ ハ 3700	15	〃	130 (52)	昭和23
デ ハ 3800	2	〃	130 (52)	昭和28
デ ハ 5000	55	全 鋼 製	140 (58)	昭和29~34
デ ハ 5100	20	〃	150 (64)	昭和32~34
デ ハ 5200	2	〃	130 (54)	昭和33
デ ハ 5210	1	〃	140 (60)	昭和34
デ ハ 6000	8	〃	130 (54)	昭和35~36
デ ハ 6100	8	〃	140 (64)	昭和35~36
デ ハ 6200	2	〃	130 (54)	昭和35
デ ハ 6300	2	〃	140 (64)	昭和35
デ ハ 7000	62	〃	140 (52)	昭和37~41
デ ハ 7100	70	〃	150 (60)	昭和37~41
デ ハ 7200	23	〃	140 (48)	昭和42
デ ハ 7300	3	〃	150 (56)	昭和44~47
デ ハ 7400	4	〃	150 (56)	昭和44~47
デ ハ 8100	42	〃	170 (64)	昭和44~
デ ハ 8200	21	〃	170 (64)	昭和44~

わが国私鉄企業と減価償却(二)

注 『東京急行電鉄50年史』1083~1085ページより作表。

合計四四九両の所有電動客車のうちその四四パーセントにあたる一九九両がすでに耐用年数を経過しており、償却済みとなっている。このような実態は、わが国税法の耐用年数がいちじるしく短いものであり、企業が実際に固定資産を使用する期間とはいちじるしく異なっていることをしめしている。いいかえると、企業の減価償却計算は短い耐用年数で計算されており、固定資産の償却累計額は過大なものとなっていると考えなければならぬ。東急は税法の減価償却計算によって、すでに指摘したように昭和五〇年三月決算では四六パーセントを償却済みとしていた。しかし実際の固定資産の状況を見ると、この額は過大なものであり、同時に各年度の償却費も過大なものである。すなわち、大手私鉄企業では、大幅な設備投資によって償却費が増大し営業利益を小さく表示しているが、実質的な減価償却費はより小さく、営業利益も公表ほど小さいものではない。

## (二) 取 替 法

私鉄企業の減価償却では、すでに指摘したように法人税法において一定の取替資産について取替法による償却計算を認めている。ここでは、この取替法による償却計算について東京急行の状況を中心に検討しよう。

東京急行では、第23表からわかるように鉄道業の有形固定資産のうちほぼ六パーセントの額を取替法によって償却計算をおこなっている。この取替法を採用する固定資産は軌条、枕木、分岐器などであるが、たとえば枕木について各年度の敷設数と更換の状況をみてみよう。

第24表は私鉄全体と東京急行の枕木の敷設数と更換数の状況をしめしたものである。これによると、私鉄全体では枕木の敷設数に特に大きな増減はみられないが、東急では昭和三〇年より四四年の間に一・四倍あまり増加してい

第23表 東急鉄道業の取替資産

(単位100万円)

決算期	有形資産 (A)	取替資産 (B)	B/A %
昭和46年9月	33,151	2,132	6.4
47 3	34,328	2,055	5.9
9	36,224	2,173	5.9
48 3	39,372	2,443	6.2
9	40,356	2,581	6.4
49 3	42,683	2,985	6.9
9	44,007	2,893	6.5
50 3	44,988	2,850	6.3

注『有価証券報告書』より作表。

る。さらに、更換数についてみると、私鉄全体では平均で敷設数のほぼ八パーセントあまりを更換しているのに対して、東急では毎年度、平均一〇パーセントあまりを更換している。この毎年一〇パーセントの更換は、残存価額を無視して考えるならば一〇年の平均的な耐用年数をもっているということでもある。同じように考えると、私鉄全体では平均一二、一三年の耐用年数ということになり、枕木(木製のもの)の税法の耐用年数八年は、やはり現実的な耐用年数よりも短いものであることがわかる。ところで、大手私鉄である東急では枕木の新設がかなり大幅に実施され、また取替が一般的な状況にくらべて大幅に行なわれていることが明らかとなった。

こうした東急の枕木更換がどのような意味をもっているかを考えるため、つぎのような仮設例によってその償却計算の構造を検討しよう。

取得価額一、〇〇〇万円の取替資産を新たに取得し、毎年の取替数を全体の一〇パーセントとし、さらに現実的な条件として毎年一〇パーセントのインフレーションが進行しているものとする。また、取替資産の耐用年数を一〇年、残存価額を一〇パーセントとすると、各年度の償却額は取替資産の償却費(取得価額の五〇パーセントに達するまで)と取替費との合計額となり、第25表のようになる。

第24表 枕木の更換状況

(単位：千丁)

わが国私鉄へ企業と減価償却 (二)

年 度 昭 和	地 方 鉄 道			東 急 電 鉄		
	敷 設 数 (A)	更 換 数 (B)	B/A %	敷 設 数 (C)	更 換 数 (D)	D/C (%)
30	17,653	1,698	9.5	209	15	7.1
31	17,651	1,421	8.0	211	16	7.5
32	17,627	1,407	8.0	210	28	13.3
33	17,576	1,413	8.0	210	24	11.4
34	17,680	1,388	7.9	214	22	10.2
35	17,621	1,425	8.0	215	19	8.8
36	16,644	1,568	8.9	215	21	9.7
37	17,198	1,831	10.6	216	16	7.4
38	17,342	1,617	9.3	219	13	5.9
39	17,100	1,612	9.4	221	25	11.3
40	17,325	1,507	8.6	211	87	41.2
41	17,404	995	5.7	278	17	6.1
42	17,063	1,055	6.1	283	13	4.5
43	17,183	1,046	6.0	289	23	7.9
44	16,504	852	5.1	292	9	3.0

注 『私鉄統計年報』(運輸省鉄道監督局)より作表。

第25表によると、耐用年数一〇年の間に二、二三九万円を償却費として計上する。ここではとくに取替費がインフレーションによって高騰しその額を拡大していく効果が大きなものとなっている。また、取替法による計算では、取得資産の帳簿価額は償却計算によって取得価額の五〇パーセントまで減額し、それ以降は減額されず、取替費は帳簿価額を変化させることなく費用として計上される。すなわち、取得価額の五〇パーセントの帳簿価額をもつ

第25表 取替法による計算例

(単位：万円)

年 度	償 却 費	お よ び	取 替 費
1 年 度	償 却 費	$1,000 \times 0.206 = 206$	} 316
	取 替 費	$(1,000 \times 0.1) \times (1 + 0.1) = 110$	
2	償 却 費	$(1,000 - 206) \times 0.206 = 163$	} 283
	取 替 費	$110 \times (1 + 0.1) = 121$	
3	償 却 費	$(1,000 - 206 - 163) \times 0.206 = 130$	} 163
	取 替 費	$121 \times (1 + 0.1) = 133$	
4	取 替 費	$133 \times (1 + 0.1) = 146$	
5	〃	$146 \times (1 + 0.1) = 160$	
6	〃	$160 \times (1 + 0.1) = 176$	
7	〃	$176 \times (1 + 0.1) = 193$	
8	〃	$193 \times (1 + 0.1) = 212$	
9	〃	$212 \times (1 + 0.1) = 233$	
10	〃	$233 \times (1 + 0.1) = 256$	
合 計			2,239

わが国私鉄企業と減価償却(一)

注 取得価額1,000万円，耐用年数10年，残存価額10%の取替資産を10%のインフレのもとで毎年資産規模の10%を取替えると仮定する。

取替資産が、きわめて長期間にわたって耐用年数の経過後も部分的な取替がなされながら使用される。したがって、このばあいの耐用年数は税務上の償却計算のためということを除いて実質的な意味をもたない。

以上のような仮設例による計算結果は、実際の計算とは取替の現実的な状況やインフレーションの状況によって異なってくるが、税法の短い耐用年数また取替費の高騰によって、償却額(取替費を含む)を拡大している状況を把握することができ。また、東急のように取替資産の新設、更替がいちじるしいばあいには、減価償却費(取所価額の五〇パーセントまで)および取替費が大き

なものとなることはいうまでもない。

さらに、取替法の機能を考えるばあい、以上のような税法によるいわば狭義の取替法における直接的な機能にくわえて、鉄道業において戦前から採用されてきた取替えの方法を背景として、資本的支出を費用として計上することを慣例化し、これを制度化している側面をみのがしてはならない。すなわち、私鉄企業では多額な修繕費の計上によって資本的支出の費用化を慣行化してきている。

すでに戦前の減価償却の状況、および戦後の資産再評価の状況を検討するにあたって指摘したように、私鉄企業では伝統的に取替えの方法による固定資産会計を論理的な基礎としながら修繕費の計上が多額にのぼっていた。こうした最近の状況を東京急行についてみてみよう。

第26表は東京急行の修繕費の状況をしめしたものである。修繕費は線路、電路および車両の保存費として計上されるものであり、この修繕の対象は通常の減価償却の主要な対象でもある。東急の修繕費の状況は平均して減価償却費の五〇パーセントあまりにもなっている。総費用にしめる修繕費の割合は昭和四一年度から四五年度にかけて増加し一六・二〇パーセントにもなっている。また、修繕費と償却費の合計では総経費の二〇・二七パーセントに達する。以上のように東急が多額な修繕費を計上している状況は、大手私鉄では一般的な状況であって、このことはすでにしめした第19表から明らかである。

固定資産保存費としての修繕費の大部分は実質的に固定資産の価値を増大する資本的支出と考えなければならぬ。たとえば、すでに東急の実態について分析したように、その車両（電動客車）の使用期間が長いものでは数十年にも達していることを考えると、修繕を名目としてたえず部分的な取替が行われ、耐用年数を延長し、その価値を増

第26表 東急の修繕費状況

(単位：100万円)

年 度	鉄 軌 道 固 定 資 産 (A)	総費用 (B)	減価償 却 (C)	修繕費 (D)	D/A %	D/C %	D/B %	C/B %
36	6,030	4,606	590	420	6.9	71.1	9.1	12.8
37	6,478	5,007	675	421	6.4	62.3	8.4	13.4
38	7,676	5,590	722	503	6.5	69.6	9.0	12.9
39	9,558	6,747	1,041	523	5.4	50.2	7.7	15.4
40	9,839	6,645	1,090	516	5.2	47.3	7.6	16.4
41	19,180	7,906	1,540	600	3.1	38.9	7.6	19.4
42	20,205	8,245	1,674	617	3.0	36.8	7.4	20.2
43	21,317	9,656	1,960	632	2.9	32.2	6.5	20.3
44	21,965	10,364	1,730	602	2.7	34.7	5.9	16.7
45	23,271	11,742	1,882	786	3.3	41.7	6.7	16.0
46	24,936	13,242	2,019	938	3.7	46.4	7.0	15.2
47	28,779	15,135	2,332	1,159	4.0	49.6	7.6	15.4
48	29,877	16,335	2,552	1,225	4.1	48.0	7.4	15.6
49	30,298	21,441	2,671	1,326	4.0	49.6	6.2	12.4

わが国私鉄企業と減価償却(一)

注 『私鉄統計年報』より作表。

加させている。私鉄企業では、多種多様な資産が全一体となって機能するという資産の構成上の特質から、その部分的な取替、保修が会計上は取替費また修繕費として取り扱われる。しかし、この取替、修繕が継続される間は、実質的には固定資産は減価せず、その使用期間は延長されていくと考えられる。すなわち、大手私鉄では修繕費の計上による固定資産の維持と、近代会計学のもとでの減価償却計算という二重の固定資産についての会計処理がおこなわれている。こうした取替法、修繕費の機能は、特別償却などによる過大償却と同一の機能をはたすため、つぎに指摘する特別償却の利用が他産業に比較して相対的に小さくなっ

第27表 特定鉄道工事指定一覧表

年 度 昭 和	会社数	都心乗入	高架化	地下化	駅改良	車 庫	計
42	11	4	13		5		22
43	6		6	1			7
44	1		1				1
45	7	2	3		5		10
46	4		1			3	4
47	2		2		1		3
48	3		1		1	1	3
計	19	6	27	1	12	4	50

注 『交通年鑑』（交通協力会）昭和50年版 217ページより引用。

わが国私鉄企業と減価償却（二）

ている。

(b) 特別償却、圧縮記帳

私鉄企業では、以上の減価償却費、取替費、修繕費による固定資産の費用化の手續にくわえて、特別償却、圧縮記帳による費用化がおこなわれている。

特別償却の近年の状況をみると、昭和四二年より地方鉄道と軌道にたいする法人税上の税負担軽減措置として、大都市とその周辺地域における緊急かつ計画的な輸送力増強等の特定の鉄道工事にもなつて取得する線路設備等の特定設備について、特別償却制度（準備金方式を含む）および特定鉄道工事償却準備金制度が創設されている。この特別償却制度は、大都市およびその周辺地域の私鉄に限定されており、実質的には大手私鉄に限定される。

特定鉄道工事の指定状況を第27表によつてみると、直接的に大都市周辺の輸送力増強をもたらす高架化ならびにそれともなう駅改良が八〇パーセントあまりをしめている。また会社数

第28表 大手私鉄の特別償却

(単位：100万円)

年 度 昭 和	特定工事償却準備金			特別償却(準備金方式をふくむ)			合 計		
	限度額	積立額	実施率 %	限度額	積立額	実施率 %	限度額	積立額	実施率 %
43	2,180	1,974	90.6	2,072	1,004	48.5	4,252	2,978	70.1
44	1,403	1,374	97.9	7,025	3,649	52.0	8,429	5,023	59.6
45	1,491	1,217	81.6	7,605	2,425	31.9	9,097	3,643	40.0
46	1,370	1,223	89.3	5,012	1,612	31.6	6,473	2,836	43.8
47	806	778	96.6	4,894	2,049	41.9	5,700	2,828	49.6
48	833	819	98.4	2,037	874	42.9	2,870	1,694	59.0
49	905	242	26.7	1,747	224	12.8	2,652	446	16.8

わが国私鉄企業と減価償却(二)

注 『交通年鑑』(交通協力会)の各年度版より作表。

についても特定年度での重複も含めて、わずか一九社に限定されている。

また、特別償却の利用状況を第28表によってみると、大手私鉄の輸送力増強計画が強力に推進された第三次(昭和四二〜四六年)および第四次(昭和四七〜五一年)の五カ年計画のもとでの設備投資額に対応して、特別償却限度額ならびに特別償却積立額が多額になっている。とくに昭和四四年度には五〇億円もの特別償却積立金を設定した。さらに第29表によって東京急行の状況を見ると、特定鉄道工事償却準備金の期末残高は鉄道業固定資産の五パーセント前後にもなっている。すなわち、すでに指摘した鉄道業固定資産の減価償却累計率は五パーセント前後高くなっているのが現状である。

また、大手私鉄では、すでに指摘したような圧縮記帳によって、費用を拡大し固定資産を圧縮表示している。たとえば第30表は昭和五〇年三月期の西武鉄道の圧縮記帳引当金の状況である。これによると工事負担金、取用にとまなう代替資産、買換資産、保険金というように多種の名目によって一六四億円もの額を圧縮

第29表 東急の特定鉄道工事償却準備金

(単位：100万円)

決算期	期末残高 (A)	純増加額	償却累計額 (B)	A/B %
昭和46年 3月	415	415	12,698	3.2
9	652	237	13,552	4.8
47 3	787	135	14,406	5.4
9	883	96	15,373	5.7
48 3	883	0	16,363	5.3
9	883	0	17,442	5.0
49 3	883	0	18,543	4.7
9	883	0	19,739	4.4
50 3	883	0	20,832	4.2

わが国私鉄企業と減価償却(一)(二)

注 (1)「償却累計額」は鉄道業の有形償却資産についての値である。

(2)『有価証券報告書』より作表。

記帳している。この額は有形固定資産簿価額の一四パーセントにも達する額である。<sup>(51)</sup>

以上のように戦後わが国の大手私鉄の減価償却を検討してみると、私鉄企業では、近代会計学のもとで展開された減価償却を資産再評価を契機として積極的に導入するとともに、一方では鉄道業が従来から実施していた取替えの方法による修繕費の計上、また税法の規定による取替法による償却という会計手続によって二重の固定資産処理をおこなっている。さらに、租税特別措置法による特別償却、また圧縮記帳の制度によって固定資産の早期の費用化を実施してきた。

こうした固定資産会計の機能を明らかにするために、つぎに設備投資と資金の源泉、また私鉄企業の「赤字」の問題を、とくに減価償却の視点から分析しよう。

(37) 『昭和四一年度の税制改正に関する答申及びその審議の内容と経過の説明』(税制調査会、昭和四〇年一月)  
一〇六ページ

第30表 西武鉄道の圧縮記帳引当金

(単位：100万円)

圧縮記帳引当金	金額
工事負担金	86
収用にとりなう代替資産	7,190
買換資産	9,140
保険金	3
合計	16,420
有形固定資産帳簿価額	113,995

注 『有価証券報告書』(昭和50年3月期)より作表。

わが国私鉄企業と減価償却(一)

五四

- 本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本鉄道の一四社を総称する。なお、昭和三五年〜三二  
 年では一五社、昭和三一年以前は一九社の各私鉄を総称した。
- (50) なお、税法では耐用年数経過後に、さらに取得価額の五パーセントの償却を認めている(施行令六一條)。
- (51) 圧縮記帳の一般的な実態および機能については拙稿「減価償却と圧縮記帳」(市川深編著『税務会計』一三二〜一三七ページ)を参照されたい。

- (38) 『東武鉄道六十五年史』(東武鉄道、昭和三九年)五七二ページ
- (39) この間の経過および資産再評価の基本的な性格については『現代経営会計講座、第三卷、財務会計編』(木村和二郎他監修)第三部第二章「固定資産再評価の展開とその主体」に詳しい。

- (40) 木村他監修、前掲書、一八九ページ
- (41) 東武鉄道、前掲社史、五八一ページ
- (42) 東武鉄道、前掲社史、五八一ページ
- (43) 太田哲三『固定資産会計』一三四ページ
- (44) 『東京急行電鉄50年史』(東京急行電鉄、昭和四七年)四二二ページ
- (45) 東急電鉄、前掲社史、八九六〜八九七ページ
- (46) 『鉄道統計年報』(運輸省鉄道総局総務局、日本国有鉄道経理局)、『地方鉄道軌道統計年報』(運輸省鉄道監督局)の各年度版より算出。

- (47) 東武鉄道、前掲社史、五七一ページ
- (48) 『50年の歩み』(近畿日本鉄道、昭和三五年)一三一ページ
- (49) 大手私鉄は、昭和三六年以降では東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王帝都電鉄、小田急電鉄、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、名古屋鉄道、近畿日

### (3) 設備投資と資金の源泉

大手私鉄の減価償却の状況を設備投資と資金の源泉という視点から分析する。このばあい、資金の運用をたんに鉄道業固定資産への投資に限定せず、私鉄企業の構造的な問題でもある不動産への投資についてもあわせて検討しなければならぬ。というのは、とくに近年、私鉄企業では設備投資と不動産への投資が相互に補完しあう関係にあり、この相互関係のなかで設備投資の問題を考えなければならないからである。

大手私鉄の設備投資は、とくに所得倍増計画以降での経済の高度成長に対応して第31表に示すように第一次、第二次の三カ年計画、第三次、第四次の五カ年計画による輸送力増強計画のもとで実施されてきた。すなわち、昭和三六年度から三八年度にかけての第一次三カ年計画では一、二七〇億円、昭和三九年度から四一年度の第二次三カ年計画では、一、四五二億円、さらに昭和四二年度から四六年度の第三次五カ年計画では四、四三三億円と総額七、一五五億円が、都心乗り入れ新線建設工事、停車場改良工事、車両増備等の輸送力増強のために投資された。しかし、大手私鉄は、「大都市への人口と産業の集中傾向は依然として続いており、このような状況に対処するため」<sup>(52)</sup>、第三次計画の一・六倍におよぶ投資総額七、一二三億円の第四次輸送力増強等五カ年計画（昭和四七～五一年度）を策定した。「この五カ年計画は六〇年における各社各線別の輸送需要を都心方向への流入量と沿線人口の増加等から推定し、この輸送需要をまかなうにはいかなる輸送施設の整備が必要であるかの基本構想を定め、この構想に基づく各線区別の具体的計画について五一年度までの年度別計画を作成する考え方を基本に」<sup>(53)</sup>策定されたという。

以上の計画を円滑に実施することを根拠として、昭和四七年度以降、運輸省は、日本鉄道建設公団が事業者の申し

第31表 大手私鉄の輸送力増強等（第1次～第4次）の投資実績・投資計画

（単位：億円）

	第1次3カ 年計画 計 (36～38年度)	第2次3カ 年計画 計 (39～41年度)	第3次5カ 年計画 計 (42～46年度)	第4次5カ 年計画 計 (47～51年度)
	(実績)	(実績)	(実績)	(計画)
投資額	1,270	1,452	4,433	7,123
単年度平均投資額	423	484	887	1,425

注 『交通年鑑』（昭和49年版、交通協会）271ページ

わが国私鉄企業と減価償却 (二)

五六

出に基づき新線建設、複々線化工事等を行い、完成後に長期割賦で元利均等償還の条件で事業者に施設を譲渡するとともに、同公団にたいして建設資金の利子について五パーセントを上回る額について二五年間（ニュータウン線については一五年間）にわたり国と地方公共団体が利子補給するという助成措置と、同公団にたいする所要資金の財政融資をおこなっている。このような助成の対象となっている路線は、現在、首都圏七社一〇路線、近畿圏および中京圏三社三路線の合計一〇社一三路線となっており、昭和五〇年度では利子補給二四億円、財政融資一六一億円となっている。<sup>(54)</sup>

さらに、大手私鉄の輸送力増強、安全対策の強化のための工事について、昭和三四年より日本開発銀行の融資がおこなわれている。このばあい、安全対策（立体交差、踏切保安設備整備等の工事）、都市中心部乗入、新線建設、複々線化等の特定工事については利率八・〇パーセント、融資比率五〇パーセント、車両改造、乗換駅改良、線路強化（乗換駅改良、線路強化は昭和五一年度より特定工事に格上げされた）等の一般工事については利率九・四パーセント、融資比率三五パーセント、またこれらの償還期間は五年据置、二〇年償還というように長期の低利融資となっている。<sup>(55)</sup> この状況を第32表に示すと、とくに有利な融資条件となっている特定工事が大きな割合をしめ、また融資額も大手私鉄の輸送力増強計画に対応して

第32表 大手私鉄にたいする開銀融資額

(単位：100万円)

工事別	年度(昭和)									
	43	44	45	46	47	48 (予算)	49 (予算)	50 (予算)	51 (予算)	
特 定 工 事	14,100	18,890	21,110	16,035	25,100	-	-	-	-	
一般工事(準特 定工事を含む)	660	1,110	7,190	18,365	13,400	-	-	-	-	
計	14,760	20,000	28,300	34,400	38,600	46,000	48,000	49,000	50,000	

注 『私鉄・バス企業における公共負担の実態及び財政，税制，金融措置の現状』(私鉄総連交通政策部，1976年2月)32ページ。

わが国私鉄企業と減価償却(二)

増大してきており昭和五一年度では五〇億円にも達している。

大手私鉄の輸送力増強計画は、わが国の高度経済成長のもとで、人口と産業の大都市集中に対処して輸送力を確保するために長期低利融資のもとで展開された。大手私鉄にとって、この人口と産業の大都市集中は、その旅客需要の増大と平行して、大都市周辺の宅地需要を約束するものであって、大手私鉄での輸送力増強計画は、各路線の宅地開発を前提として策定されるべきはずのものである。この点について、たとえば民営鉄道協会会長の川崎千春氏は不動産投資の性格について、つぎのように述べている。「各電鉄とも相当額の土地を持っておりますが、その持つておる土地というのは、いっぺんにこれを今年なり来年で処分するというので持つていたのではなくて、少なくとも一〇年計画か一五年計画で、将来こういう新線ができるとか、あるいはこういうところに駅ができるとか、またいい道路ができるとか、沿線、その他各地の開発発浴をつねに見比べて開発をしていく趣旨で持つておるのであって、右から左へポンと売るために持つていたのではない<sup>(56)</sup>。すなわち、この発言は、基本的には大手私鉄の不動産への投資が長期的な計画、具体的には輸送力増強計画を基礎におきながら展開されているものであることをしめしていると考えられる。

第33表 大手私鉄の貸借対照表

(単位：10億円)

年度 昭和	商品 土地 建物	鉄軌道 固定 資産	その他 資産	資 産 合 計	短 借 入 金	期 金	財 団 借 入 金	低 借 入 金	長 借 入 金	期 金	その 他 債 権	引 当 金	資 産	負 債 ・ 本 計	負 債 合 計
36	-	123	225	348	76	30	35	100	-	107	348				
37	-	137	294	431	103	46	40	121	-	121	431				
38	-	170	372	542	102	74	64	143	21	138	542				
39	-	195	457	652	138	135	56	143	26	154	652				
40	80	211	452	743	152	129	114	153	31	164	743				
41	96	243	511	850	165	162	107	195	41	180	850				
42	134	280	578	992	184	204	138	223	52	191	992				
43	164	324	679	1,167	151	254	176	320	62	204	1,167				
44	253	402	731	1,386	178	314	220	384	79	211	1,386				
45	301	442	874	1,617	192	386	285	419	96	239	1,617				
46	410	488	1,025	1,923	211	492	362	468	113	277	1,923				
47	506	521	1,174	2,201	274	544	434	522	132	295	2,201				
48	604	560	1,390	2,554	309	610	522	623	154	336	2,554				
49	677	617	1,565	2,859	339	634	622	721	196	347	2,859				

わが国私鉄企業と減価償却(二)

注 『私鉄統計年報』(運輸省鉄道監督局)の各年度版より作表。ただし「商品土地建物」の昭和42年度以前については有価証券報告書による。

ところで、この大手私鉄の設備、不動産への投資および資金源泉の状況を明らかにするために、まず大手私鉄の貸借対照表を検討しよう。第33表は、大手私鉄の資産と負債、資本の状況を輸送力増強計画の始まった昭和三六年以降についてしめたものである。これによって、資産の状況をみると資産合計は昭和三六年度から四九年度の一三年間に八・二倍にも増大してきており、そのうち鉄軌道の固定資産は五倍、商品土地建物は資料不備のため昭和四〇年度以降の九年間についてみると八・四倍、その他の資産は一三年間で六・九倍に増加している。すなわち、大手私鉄の輸送力増強計画のもとで鉄

軌道業への設備投資が確実に実施されたと同時に、商品土地建物への投資が進められたことがわかる。昭和四八年度以降では、商品土地建物の額が鉄軌道業固定資産の額を上回るというように、大規模な不動産投資が実施された。さらに資本の源泉形態をみると、財団低当借入金、長期借入金が増加してきており、昭和三六年度には両者で負債、資本合計の一八・六パーセントであったものが、昭和四九年度には全体の四三・八パーセントにもなっている。これに短期借入金を加えると借入金が全体にしめる割合は五五・六パーセントにもなる。とくに、昭和三六年度以降一三年間に、財団低当借入金は二一・一倍、長期借入金は七・七倍にも増加してきた。また引当金についてみると、全体の六・八パーセントにもなっており、着実に増加してきたことがわかる。これにたいして、資本は昭和三六年度からの一三年間に三・二倍に増加したが、全体にしめる割合は一・二・一パーセントにすぎない。大手私鉄の貸借対照表を検討すると、全般的にみて、輸送力増強計画以降の状況は、財団低当借入金、長期借入金によって鉄軌道固定資産および商品土地建物への投資をおこなってきたことが明らかとなる。とくにこのばあい商品土地の増大がいちじるしく、この増大が借入金によってなされたことはいくまでもない。ところで、このさい運輸省の説明にもあるように、「財団低当で借り入れる金額の用途は一応鉄道建設にあてられなければならないが、これはあくまでも計画の段階だけで事後にチェックの方法はない。だから鉄道建設の名目で借りた金が土地の買い占めにまわされることはあり得る」というように、第33表によっても鉄軌道固定資産の増加額をうわまわって財団低当借入金が増加しており、鉄道を担保とした借入金によって商品土地への投資が展開された側面を指摘しなければならぬ。

さて、以上のような大手私鉄の投資と資金の源泉をもう少し詳しく、とくに大幅な投資が実施され始めた第三次の輸送力増強計画以降である昭和四二年以後について、近畿日本鉄道と東京急行電鉄の状況についてみよう。というの

源泉と運用

(単位：100万円)

特別償却	引当金	合計	設備投資	不動産投資	合計
	904	7,323	5,809	503	6,312
	147	10,036	9,089	1,220	10,309
114	553	12,137	9,214	1,257	10,471
108	153	12,553	12,167	1,147	13,304
102	787	13,484	12,644	747	13,378
2,876	214	19,802	16,662	2,094	18,756
166	1,241	17,588	15,571	657	16,228
143	123	14,256	12,574	1,779	14,353
104	1,496	14,555	10,517	5,637	16,154
89	73	23,427	13,007	1,706	14,713
149	434	2,829	11,094	492	11,586
137	198	17,970	17,163	2,278	19,441
△ 245	1,771	24,279	17,963	7,055	25,018
△ 273	218	19,675	19,974	576	20,550
△ 94	1,883	15,602	16,398	3,922	20,320
△ 273	1,562	14,649	15,069	2,485	17,554
3,494	9,814	224,563	198,517	29,620	228,137

わが国私鉄企業と減価償却(一)

は、近鉄ではこの期間に相対的に設備投資を中心に資本投下がなされてきたのに対して、東急では設備投資とやらんで不動産投資の割合が大きく、この二社を比較しながら検討する必要があると考える。

第34表および第35表では、資金の調達源泉として借入金(当該期の借入額から返済額を控除した額)、社債、減価償却(当該期の償却額)、特別償却(特定鉄道工事償却金の純増加額)、引当金(退職給与引当金、賞倒引当金、価格変動準備金、買換資産等特別勘定、海外投資損失準備金の純増加額)をあげ、一方、資金の主要な運用項目である設備投資額と販売土地建物への投資額(販売土地建物の増加額)をあげて、これらの関連をあらわした。

近鉄の資金源泉と運用の状況をみると、全般的には昭和四二年度から四九年度の八年間につ

第34表 近鉄の資金の

決算期	借入金	社債	増資	減価償却
昭和42年9月	2,933	1,549		1,937
43 3	6,442	1,331		2,116
9	1,220	1,540	6,429	2,281
44 3	8,579	1,309		2,404
9	7,739	2,139		2,717
45 3	12,402	1,145		3,165
9	11,131	835		4,215
46 3	7,522	2,286		4,182
9	5,855	2,937		4,163
47 3	6,231	1,224	11,456	4,354
9	△ 1,040	△ 966		4,252
48 3	14,990	△ 1,753		4,398
9	14,177	3,828		4,808
49 3	13,408	1,332		4,990
9	8,612	8		5,193
50 3	10,658	△ 2,438		5,140
合計	122,247	16,298	17,885	55,122

注 『有価証券報告書』より作表。

いて、資金源泉額と運用額はおおむね一致しており二、二四〇〇〇、二八〇億円あまりにも達する。まず投資の状況をみると、大部分は設備投資にむけられているが、全体の一〇パーセント以上もの額が販売土地建物に投下されている。またこの資金源泉は五〇パーセント以上が借入金によって調達され、これにつづいて減価償却のしめる割合が大きく全体の二五パーセントあまりにもなっている。さらにこの減価償却額が設備費全体にしめる割合は三〇パーセントあまりにもなり、減価償却が資金源泉にとって重要な役割をはたしていることがわかる。すなわち、近鉄では投資が相対的に設備中心になされたため、すでに指摘したような政策的な加速度的な償却計算によって、多額な償却費を計上し、これによって資金を確保したことがわかる。

源泉と運用

(単位：100万円)

特別償却	引当金	合計	設備投資	不動産投資	合計
	422	6,310	3,909	6,731	10,640
35	△ 3	8,276	3,669	2,651	6,320
35	455	7,060	5,100	4,955	10,055
	87	5,824	4,398	3,332	7,730
△ 70	951	8,414	2,446	5,273	7,719
	566	10,650	6,053	3,966	10,019
	556	8,758	5,074	2,398	7,472
415	712	14,164	5,407	2,805	8,212
237	1,402	15,030	4,218	3,365	7,583
135	△ 315	8,082	11,882	4,614	16,496
96	1,553	7,911	2,993	2,183	5,176
	1,026	9,066	8,355	6,758	15,113
	990	10,683	7,677	4,833	12,510
	△ 455	20,229	16,229	6,933	23,162
	3,026	23,954	22,963	4,502	27,465
	649	21,093	18,070	8,207	26,277
883	11,622	185,504	128,443	73,506	201,949

わが国私鉄企業と減価償却 (二)

六一

一方、東急についてみると、第35表の八年間の資金源泉額と運用額はやはりほぼ等しくなっているが、その構成をみると近鉄とはかなり異なった内容となっている。まず、資金の運用の状況をみると設備費が六四パーセント、販売土地建物への投資が三六パーセントと、不動産への投資の割合が異常に大きい。この資金の源泉をみると、借入金が全体の六六パーセントにも達し、これについて減価償却が全体の一三パーセントあまりをしめている。すなわち、東急では近鉄との比較においてみると、相対的に借入金が大きな割合をしめる一方、減価償却が小さくなっている。こうした事情は、投資の対象が相対的に不動産に集中しているため、減価償却による資金の確保が限定されているからである。また減価償却の設備費にしめる割合をみても二〇パーセントにもみたくない状況にあり、新

第35表 東急の資金の

決算期	借入金	社債	増資	減価償却
昭和42年9月	3,664	1,264		960
43 3	7,006	△ 22		1,260
9	4,737	535		1,298
44 3	3,328	862		1,547
9	5,385	774		1,374
45 3	8,063	664		1,357
9	6,151	664		1,387
46 3	7,446	691	3,500	1,400
9	11,103	909		1,379
47 3	7,453	△ 596		1,405
9	1,974	2,736		1,552
48 3	7,691	△ 1,213		1,562
9	8,953	△ 918		1,658
49 3	14,476	△ 1,503	5,990	1,721
9	13,120	625	5,395	1,788
50 3	12,140	609	5,830	1,865
合計	122,690	6,081	20,715	23,513

注 『有価証券報告書』より作表。

たな設備投資が既存の設備資産にたいして相対的に小額であることによって減価償却費が小さくなっている側面をみのがすことはできない。東急ではこうした減価償却による利益の費用化による資金の確保を、諸引当金の計上によって補っている。第35表によると引当金は全体の六パーセントにも達している。

以上のように近鉄および東急の資金の源泉と運用の状況を検討してみると、私鉄企業の営業様式によって減価償却による資金確保の大きさが異なつてこざるをえず、今日の私鉄企業の減価償却を考えるばあい、借入金および諸引当金などとの関連で位置づけなければならないことがわかる。しかし、大手私鉄の資金の源泉と運用は、その構成においての差異にもかかわらず、全般的な特質として多額な借入金によって設備投資が展開されてきたとともに不動産の取

得がなされてきたことであり、そのさい減価償却、引当金が重要な役割をはたしてきた。減価償却、引当金は量的な差異にもかかわらず大手私鉄の投資計画を遂行する資金源として前提されたものであった。すなわち、すでに指摘した拡大された費用としての減価償却、引当金は大手私鉄の蓄積にとって計画化された利益留保として機能してきた。

さて、以上のような設備投資および不動産取得はどのような内容であったかについて、つぎに検討しなければならぬ。

わが国大手私鉄が、戦後、どのように輸送力の増強を達成してきたか、またどのように合理化を実現してきたかについては、すでに「三(1)私鉄企業と強蓄積」において旅客輸送実績、固定資産、売上高、従業員数の変化を分析するなかで検討した。ここでは、この問題について最近の重要な問題である合理化の内容について指摘しておこう。

大手私鉄では「三(4)大手私鉄と『赤字』」で検討する「赤字」の解消のために、自らの「企業努力」をつぎのように強調している。「大手私鉄では保安作業の機械化、出改札の自動化、変電所無人化など極力省力化に努めた結果、四二～四六年度の五か年間に於いて、輸送人員は一五パーセント、業務量(車両走行キロ)は二五パーセントとそれぞれ増加しているにもかかわらず従業員数を逆に七パーセント減少させることができました<sup>(58)</sup>。大手私鉄のその後の生産性の推移をしめすと第36表のようになっている。これによると昭和四五年度から五一年度の六年間に車両走行キロは一七パーセントに増大し、逆に人員は九〇パーセントに減少し、生産性(車両走行キロ/人)は一三一パーセントにもなっている。

以上のような生産性の向上は、民鉄協会も指摘している省力化、合理化によることはいうまでもない。そしてこの省力化がコンピュータ・システムの導入によって展開されている。

たとえば、国鉄労働組合調査資料室は近年の大手私鉄の鉄道部門へのコンピュータ導入についてつぎのように評価している。「鉄道部門のコンピュータ化は昭和四二年度から始まった第三次輸送力増強五カ年計画の後半以降、急速にすすんでいる。第三次計画に引きつづき、現在、大手私鉄各社ですすめられている四次計画（四七～五一年度）は、これまでの三回にわたる『増強計画』の総投資額に匹敵する七、七〇八億円を投入し、より徹底した機械化、自動化、省力化をすすめるようというものである」<sup>(59)</sup>。

大手私鉄の鉄道部門でのコンピュータ化は、駅業務の自動化として出札業務全般にわたる自動化がおこなわれている。たとえば京浜急行では自動券売機、定期券発行機、自動改札装置の開発とコンピュータとの結合によって鉄道営業情報システム（RAMRAS）によって、各種乗車券の発行、払い戻し、窓口担当者および管理単位の決算の自動化を完成した。このシステムの導入によって、八五二人の人員を要するところを五八二人に削減し二七〇人も人員が省力化できたという<sup>(60)</sup>。

さらに、こうした駅業務のオンライン化、自動化の他に、列車運行の自動化がなされている。これは列車管理機能の集中化（CCC列車集中監視制御装置）の合理化、能率向上をはかり、最終的にはコンピュータ制御を組込んだトータル・システムの方向を意図している。各大手私鉄は列車運行管理の完全自動化により鉄道部門全体のトータル・システムをめざし、昭和五一年完成を目的に早いテンポでその実施が進められている。「その意味では第四次輸送力増強計画（四七年～五一年度）は私鉄のコンピュータ計画であり、省力化計画化である」という<sup>(61)</sup>。

大手私鉄にあつては、コンピュータ・システムの導入は以上のように鉄道部門の自動化、省力化という側面と、もう一つの側面つまり私鉄企業の多角経営化、また複合企業体としての経営戦略をささえる手段として機能している。

部門の生産性の推移

(単位:千キロ 人 千キロ/人)

47	48	49	50	51
1,230,884 (△1.8) (105.8)	1,264,659 (2.7) (108.7)	1,299,391 (2.8) (111.6)	1,323,947 (1.9) (113.8)	1,371,940 (3.6) (117.9)
53,232 (△3.2) (93.6)	52,288 (△1.8) (91.9)	52,231 (△0.1) (91.8)	51,605 (△1.2) (90.7)	51,212 (△0.8) (90.1)
23,123 (1.4) (113.0)	24,186 (4.6) (118.2)	24,878 (2.9) (121.6)	25,655 (3.1) (125.4)	26,789 (4.4) (130.9)

わが国私鉄企業と減価償却 (二)

手14社平均。

たとえば近畿日本鉄道のばあい、鉄道、バス、百貨店など一六〇余社の関連企業を管理しトータル体制による売上げ倍増をねらい総合的コンピュータ化をすすめている。すでに昭和四七年六月の第一次計画で、わが国で初めてというHSS超大型ユニバックミニコンピュータの搬入と、関連企業の連携のため総合的オンライン化に乗りだし、昭和四九年三月より始まる列車運行システム、鉄道技術システムをふくめて三年間(二次計画)で完了させるとい<sup>(62)</sup>う。こうした総合的オンライン化が私鉄企業の多角経営化を促進、強化することは<sup>(63)</sup>いうまでもない。

すなわち、大手私鉄ではコンピュータ・システムの導入は、第一には鉄道部門においては新線建設という莫大な資金を必要とする投資をできるだけ避けながら既設の路線、車両を基礎にして、これを補強しながら過密ダイヤ、スピードアップ、列車編成の長大による輸送増強を、より少い人員で達成するた

第36表 大手私鉄軌道

(民鉄申請)

項 目	年 度	
	45	46
車 両 走 行 キ ロ (A)	1,163,960	1,253,224
対 前 年 増 加 率 (%)		(7.7)
(45 年 度 基 準)	(100.0)	(107.7)
人 員 (B)	56,872	54,969
対 前 年 増 加 率 (%)		(-3.3)
(45 年 度 基 準)	(100.0)	(96.7)
生 産 性 $\frac{(A)}{(B)}$	20,466	22,799
対 前 年 増 加 率 (%)		(11.4)
(45 年 度 基 準)	(100.0)	(111.4)

注 (1)車両走行キロは、標準車両に換算したものである。数値は西武を含む大  
 (2)『経営に関する資料』（私鉄総連、1976年4月）3ページ。

めに機能している。さらに、種々の兼業部門にわたる私鉄企業の全体の活動を統制、管理するために重要な役割をはたしている。<sup>64)</sup>

さて、大手私鉄では借入金によって多額な不動産への投資を実施してきた。つぎにこの大手私鉄の保有販売土地の状況を昭和四九年度について各社ごとに第37表にしめす。これによると、とくに東武、京成、東急、名鉄において莫大な商品土地を所有していた状況がわかる。また大手私鉄の所有販売土地の内容をみると、全体では各社の沿線に所有する土地が四、〇三〇億円、沿線外に所有する土地が二、六〇六億円となっており、沿線外に所有する土地が全体の四〇パーセントあまりにも達している。とくに名鉄、西武では多額な土地を沿線外に所有している。すなわち、大手私鉄では自社路線運行と直接にかかわりのない地域に多額な販売土地を所有していることがわかる。さらに、区域別にみると沿線では

帳簿価額（昭和49年度末 現在）

（単位 100万円，1,000㎡）

沿 線 外				合 計	面 積	1㎡当り 簿価(円)
市街化 区 域	市街化 調整区域	そ の 他	小 計			
7,390	11,887	3,384	22,611	80,396	16,232	4,953
13,392	7,634	49	21,075	28,510	4,795	5,946
16,301	12,359	13,377	42,037	80,591	23,893	3,373
16,911	2,467	9,156	28,534	51,667	8,176	6,319
7,297	6,691	8,154	22,142	46,216	10,714	4,314
7,016	7,796	12,802	27,614	79,565	16,218	4,906
1,076	1,443	2,547	5,066	48,722	11,078	4,398
6,890	30,398	7,299	44,587	66,192	67,492	981
681	800	267	1,748	42,697	11,086	3,851
-	929	254	1,183	21,406	9,449	2,265
9,842	1,099	695	11,636	42,364	6,946	6,099
4,792	-	-	4,792	43,433	3,209	13,535
13,475	3,439	409	17,323	18,960	4,152	4,566
8,037	1,660	574	10,271	12,901	3,139	4,129
113,100	88,602	58,967	260,669	663,680	196,579	3,376
12,075	42,493	72,058	126,626	196,579		

わが国私鉄企業と減価償却(二)

め有価証券報告書の値と一部相違する。

市街化区域、市街化調整区域といった住宅地の所有が多いの  
にたいして、沿線外ではその他の区域にも多額な土地を所有している。こうした  
自社路線の運行と直接かわりをもたないしかもその他の区域の土地は、地価が  
低いいため面積によってみると莫大なものとなる。すなわち、  
大手私鉄全体では沿線外に全体の六四パーセントにあたる一

第37表 大手私鉄の保有販売土地の

わが国私鉄企業と減価償却(二)

会 社	沿 線			
	市街化区域	市街化調 整区 域	そ の 他	小 計
東 武	18,619	35,787	3,329	57,735
西 武	1,634	5,801	-	7,435
京 成	22,947	15,607	-	38,554
京 王	11,935	11,155	43	23,133
小 田 急	16,764	7,310	-	24,074
東 急	50,717	1,234	-	51,951
京 浜	22,149	21,507	-	43,656
名 鉄	7,057	13,751	797	21,605
近 鉄	11,281	18,077	11,591	40,949
南 海	4,875	4,383	10,965	20,223
京 阪	28,524	2,204	-	30,728
阪 急	26,911	11,730	-	38,641
阪 神	1,570	67	-	1,637
西 鉄	1,027	1,663	-	2,690
合 計	226,010	150,276	26,725	403,011
合計面積	20,696	35,960	13,297	69,953

注 (1) 上記の値は、京成では借地権、京王、京浜では商品建物を除外したた

(2) 『経営に関する資料』（私鉄総連、1976年4月）より作表。

二六百万平方メートルの土地を所有し、しかもその五七パーセントをその他の区域に保有している。このような土地保有の状況は、大手私鉄が輸送力増強計画にもとづいて自社の沿線の宅地造成による高収益を計画していることに加えて、自社の路線運行にかかわる計画とは別の時点で、商品土地の売買による高収益の実現を計画しているこ

とをしめしている。大手私鉄の商品土地への投資は、輸送力増強と直接むすびついた商品土地への投資とわが国の高度経済成長のもとでの地価高騰を予測して取得されたものという二つの内容からなると考えなければならぬ。しかし、いずれにしても、「鉄道の発展してきた沿革からみて、鉄道部門と不動産の兼業部門とは血と肉のような関係で切り離して見ることはできない<sup>(65)</sup>」ものであつて、大手私鉄の商品土地への投資は、輸送力増強の計画を前提にして組み立てられているべきものであり、さらに資本にとつての高収益の実現という視点から展開されているものである。

また、以上のような販売土地の保有額は、帳簿価額(取得価額)による値であつて時価とはいちじろしく異なる。

たとえば、昭和四七年三月末現在の東急の状況について和光証券調査部はつぎのように指摘している。「販売用不動産を一、三六一万九、〇〇〇平方メートル所有しており、その簿価は四七四億五〇〇万円で、一平方メートル当たりの簿価は三、四八一円である。このうち含みがあるとみられる多摩田園都市の一平方メートル当たり時価を『地価公示』から四万五、〇〇〇円と推定すると、時価総額は二、五六五億円となる。ただし、この時価は簿価に取得後の造成費などの投下資本を加えてのもので、これを考慮すると、実質含みは一、一一六億九、四〇〇万円となる<sup>(66)</sup>」。大手私鉄の所有する販売土地は、実質的には第37表の値よりかなり大きなものであると考えなければならぬ。

以上のような、自己金融を補助的な役割としながらなされてきた借入金による設備投資および不動産投資の実態にくわえて、大手私鉄では、その営業の多角化に対応して多額な関連会社への投資をおこなっている。昭和四九年度についてみると、大手私鉄全体で四、二〇九億円の投資をおこなっているが、これは資産合計の一五パーセントにも達する額になっている<sup>(67)</sup>。すなわち、ここでは主として個別的な私鉄について資金の源泉と運用という視点から分析してきたが、大手私鉄では子会社による投資をとおして不動産開発のみならず観光、サービス、百貨店というようにその

事業規模を拡大、多角化していることは周知のところである。したがって、大手私鉄の分析はこうした子会社の実態をも含めてなされなければならないが、<sup>(88)</sup>ここではとくに個別的な大手私鉄の枠内に限定して、その資金の運用と調達を検討した。

- (52)(53) 『交通年鑑』(昭和四九年版、交通協力会出版部)二七一ページ
- (54)(55) 『私鉄・バス事業における公共負担の実態及び財政、税制、金融措置の現状』(私鉄総連交通政策部、一九七六年二月)三二～三三ページ
- (56) 『座談会、民鉄経営と社会的責任』(『運輸と経済』三五卷一〇号、一一ページ)での川崎千春氏の発言
- (57) 『小田急、キユウキユウ、値上げ急』(東京消費者団体連絡会)六ページ
- (58) 『大手民鉄の素顔』(日本民営鉄道協会、昭和四八年一〇月)一六ページ
- (59) 『調査資料』(国鉄労働組合調査資料室、No.25)四三ページ
- (60) 大石英夫「省力化の必要性とサービスの制約」『運輸と経済』三四卷八号、一六、一九ページ
- (61) 前掲『調査資料』No.25 四八ページ
- (62) 前掲『調査資料』No.25 四一ページ
- (63) 東京急行のコンピュータ導入の状況とその役割については「経営分析東京急行電鉄株式会社(下)」独占分析研究会(『経済』一九七四年二月号)にくわしい
- (64) 私鉄、国鉄、陸運などの運輸業の情報システムの展開については、拙稿「運輸のシステム管理」(敷田、近藤編著『現代管理会計論』)を参照されたい
- (65) 沿線利用者との交渉に出席した京成電鉄梶木専務の発言『大手私鉄運賃値上げ反対運動のために』(日本労働組合総評議会、一九七三年一月)二一ページ
- (66) 『企業の含み資産』和光証券調査部編、一四一ページ
- (67) 『私鉄統計年報』(運輸省鉄道監督局)より算出

(68) 東京急行および東武鉄道の関連会社をふくめた多角化の実態については、独占分析研究会「経営分析東京急行電鉄株式会社(上)、(下)」「経営分析東武鉄道株式会社(上)」「経済」一九七四年一〇月号、一二月号、一九七六年三月号)において分析されている。

#### (4) 大手私鉄と「赤字」

大手私鉄の近年の鉄道部門における大幅な「赤字」はいわゆる「常識」となっており、そのあばいどくに運賃値上げに関連して「赤字」が強調されている。したがって、ここではとくに運賃値上げとの関連で「赤字」のもっている内容について検討する。

「赤字」の状況について、たとえば大手私鉄の団体である日本民営鉄道協会はずぎのように主張している。「民鉄の鉄道部門では運賃収入の伸び悩みがあり、一方経費面では資本費、人件費などの諸経費の増加により、その収支は年々悪化しております。大手私鉄一四社の鉄軌道部門の収支をみると昭和四六年度で一八三億円の赤字、さらに、昭和四七年度では収入二、五一九億円に対し、支出二、八六一億円で三四二億円の大幅な赤字となっております。大手私鉄では、年々増加する輸送需要に対処するため輸送力の増強、安全強化、サービスの向上に巨額の資金を投入し借入金利息および減価償却費などの資本費が膨張し、さらにここ数年の一般産業の大幅な賃金上昇の影響を受けたベロースアップによって人件費が上昇し、これが経営を圧迫する二大要因となっている<sup>(69)</sup>という。

すなわち、民鉄協会によれば大手私鉄は借入金利息、減価償却費、人件費などの重圧によって大幅な「赤字」となっており、年々その「赤字」が増大してきているという。

第38表 民鉄協会発表の「赤字」(昭和49年度)

(単位 100万円)

わが国私鉄企業と減価償却(一)

会 社 名	民鉄協会発表の鉄道部門当期純損失 (A)	有価証券報告書による		営業外差損 (B-A)
		鉄道部門営業損益 (B)	全事業当期純利益	
東武	△ 8,974	△ 3,139	1,766	5,835
西武	△ 5,291	△ 1,513	1,033	3,778
京成	△ 4,786	△ 1,766	170	3,020
京王	△ 2,763	883	1,041	3,646
小田急	△ 3,073	1,806	1,956	4,873
東急	△ 3,872	△ 77	3,512	3,795
京浜	△ 2,539	947	2,461	3,486
名鉄	△ 4,092	785	2,863	4,877
近鉄	△ 5,768	2,266	3,809	8,030
南海	△ 7,637	△ 3,716	△ 3,383	3,921
京阪	△ 4,483	18	1,779	4,501
阪急	△ 4,790	2,227	750	7,017
阪神	△ 1,985	△ 664	732	1,321
西鉄	△ 1,213	△ 453	1,488	760
合 計	△ 61,256	△ 2,396	19,977	58,860

注 『第14回全国消費者大会』(全国消費者大会実行委員会) 28ページ。

民鉄協会によると、昭和四九年度の鉄道部門の「赤字」は第38表のようになっており、大手私鉄全体では六一二億円にもなるという。ところで、この民鉄協会の発表によると「赤字」は、きわめて政策的なものであることに注意しなければならない。第38表に示すように有価証券報告書によると大手私鉄一四社の鉄道部門営業損失は二四億円にすぎず、また全事業についての当期純利益は二〇〇億円あまりにもなっている。第一四回全国消費者大会資料はこの間の事情をつぎのように指

期末残高（昭和49年度）

（単位 100万円）

特定 工事 準備	鉄道 償却 金	特別 引当 金	海外 損失 金	投資 準備	資本 準備	利益 準備	別 積立	途 金	計
—	—	—	—	8,204	1,666	690	39,352		
418	—	333	2,561	2,306	7,040	21,097			
—	—	—	1,385	1,319	706	11,307			
883	—	650	5,958	1,849	2,050	26,028			
84	—	—	1,180	1,278	899	11,247			
180	334	—	4,126	1,434	1,597	16,096			
141	—	—	2,832	1,240	1,481	14,843			
—	—	—	5,114	1,737	485	21,629			
593	3,224	—	3,611	3,304	6,177	34,079			
1,545	—	—	3,906	1,601	1,420	22,474			
—	178	—	1,926	918	680	11,800			
—	154	—	3,799	970	683	11,661			
300	1,566	—	5,191	814	900	15,762			
—	—	—	1,972	957	750	21,091			
4,144	5,456	983	51,765	21,393	25,558	278,466			

わが国私鉄企業と減価償却 (11)

計上されている。

七六

各大手私鉄の引当金、準備金を中心とした利益留保の状況を第39表によつてみる事ができる。これによると、引当金、準備金にくわえて資本準備金、利益準備金、別途積立金によつて昭和五〇年三月決算では二、七八四億円もの内部留保をおこなっている。なかでも退職給与引当金は一、五四九億円にも達し、その重要性を知ることができる。

さて、こうした減価償却、退職給与引当金の計上について、たとえば、日本民営鉄道協会は運賃値上げに関して全国消費者団体連絡会が減価償却、退職給与引当金を訂正するようにと申し入れたのに対してつぎ

第39表 引当金、準備金等の

		退職給与 引当金	賞 引当金	貸 引当金	倒 引当金	価格変動 準備金
東	武	28,792	—	—	—	—
西	武	6,701	1,468	—	258	12
京	成	7,897	—	—	—	—
東	急	11,497	1,171	—	1,970	—
京	王	7,015	585	—	206	—
小	田 急	7,125	1,217	—	83	—
京	浜	8,145	694	—	310	—
名	鉄	12,802	1,099	—	392	—
近	鉄	16,870	—	—	290	10
阪	急	13,014	889	—	99	—
阪	神	7,594	426	—	78	—
南	海	5,155	—	—	900	—
京	阪	6,589	312	—	83	7
西	鉄	15,797	1,488	—	127	—
計		154,993	9,349	—	4,796	29

注 『第14回全国消費者大会』（全国消費者大会実行委員会）30ページ。

のように回答している。「退職給与引当金、減価償却費とも法定限度内で計上したものであり、健全経営にするためには、これを減額するような措置はとり得ない<sup>(73)</sup>」。以上の主張は、企業が税法の政策的な規定のもとで強力に蓄積を遂行していく姿勢をよくしめしている。

ところで、減価償却、引当金による費用の拡大がいちじるしいものであることが明らかになったが、つきにこうした点を考慮して、企業の財務状態を把握しておく必要がある。このため、近畿日本鉄道について、前述の検討を前提として、おおまかに減価償却については有形固定資産の当期償却額の二分の一の額、また

第40表 近鉄の実質利益 (単位100万円, %)

決算期	当期純利益 (A)	減価償却 (B)	退職引当金 (C)	職与金 (A+B+C)	総資本 (D)	公資利益率 $\frac{A \times 2}{D}$	実質資本率 $\frac{A+B}{A+B+C} \times \frac{D}{D}$
昭和42年 9月	1,918	968	874	3,760	105,161	3.6	7.1
43 3	2,041	1,058	131	3,230	117,395	3.4	5.5
9	2,016	1,140	548	3,704	126,065	3.2	5.8
44 3	2,282	1,202	141	3,625	140,694	3.2	5.1
9	2,388	1,358	782	4,528	152,525	3.1	5.9
45 3	2,403	1,582	214	4,199	172,321	2.7	4.8
9	2,496	2,107	1,224	5,827	187,075	2.6	6.2
46 3	2,912	2,091	93	5,096	199,687	2.9	5.0
9	3,355	2,081	1,473	6,909	211,408	3.1	6.5
47 3	3,078	2,127	85	5,290	234,180	2.6	4.5
9	3,597	2,126	466	6,189	226,417	3.1	5.4
48 3	3,531	2,199	197	5,927	245,762	2.8	4.8
9	3,215	2,404	1,694	7,313	273,902	2.2	5.3
49 3	2,294	2,495	218	5,007	294,043	1.5	3.4
9	2,508	2,596	1,753	6,857	315,824	0.9	4.3
50 3	1,300	2,570	1,529	5,399	328,799	0.7	3.2

わが国私鉄企業と減価償却 (二)

注 (1) 「減価償却」は有形固定資産の当期償却額の2分の1の額であり、「退職引当金」は期末残高と期首残高の差額である純増加額である。

(2) 『有価証券報告書』より作表。

退職引当金についてはその期末残高と期首残高の差額である純増加額を費用の拡大による利益留保額と仮定して、第40表を作成する。第40表では近鉄の全事業についての当期純利益および内部留保額を考慮にいれて、資本利益率を算出した。これによると、近鉄の公表資本利益率は従来三パーセント前後であったが、近年、収益性が低下して一パーセント未満になっている。

しかし、利益留保であると考えられる減価償却、退職給与引当金を加算した実質純利益によって資本利益率を算定すると六パーセント前後の高率となる。また近年の公表資本利益率の低下にもかかわらず、実質的にはごくわずかな低下にすぎず三〜四パーセントの実質資本利益率をあげている。とくに近年の公表純利益は減価償却にくわえて退職給与引当金の政策的な計上によっていちじるしく縮小されたものであることがわかる。近鉄の全体としての収支状況は、一般的な「常識」に反して、実質的には高い収益性をあげていることがわかる。

大手私鉄の主張によると、私鉄企業の不採算性はとくに鉄道部門の「赤字」が大幅であることによることが強調されている。したがってつぎに各部門ごとの収益性の状況について考えよう。

すでに指摘したように、各大手私鉄は部門ごとの純利益および使用総資本について公表していない。そこでつぎのような方法で各部門ごとの純利益および使用総資本を計算する。

まず、各部門ごとの純利益をつぎの算式によって算出する。

$$\text{各部門の純利益} = \text{各部門の営業利益} - \text{営業外損益} \times \frac{\text{各部門の固定資産、建設仮勘定} + (\text{販売土地建物})}{\text{全事業固定資産} + \text{販売土地建物}}$$

この算式はすでに指摘した民鉄協会による営業外費用の配分に準じており、とくに鉄道業については分母を小さく分子を大きくするという政策的な内容を含んでいるが、各部門の純利益を算出するため便宜的にこの算式によった。さらに、各部門の使用総資本をつぎの算式によって計算する。

$$\text{各部門の使用総資本} = \text{各部門の固定資産、建設仮勘定} + (\text{販売土地建物}) \text{の} \frac{\text{各部門売上高}}{\text{全売上高}}$$

(注) 付帯事業(不動産事業)については販売土地建物を加算する

わが国私鉄企業と減価償却(一)

別 利 益 率

(単位100万円 %)

百 貨 店 業			付 帯 事 業 (不動産業)		
使用総資本	純 利 益	利 益 率	使用総資本	純 利 益	利 益 率
19,497	542	5.5	24,937	282	2.2
22,104	932	8.4	27,645	480	3.4
21,861	704	6.4	29,319	652	4.4
25,380	1,170	9.2	31,708	925	5.8
23,785	829	6.9	35,827	1,438	8.0
29,264	1,214	8.3	40,577	2,171	5.3
32,356	543	3.3	47,677	2,483	10.4
36,979	1,108	6.0	53,290	1,484	5.5
34,761	327	1.8	62,505	1,758	5.6
45,738	1,024	4.4	60,978	2,111	6.3
12,024			79,761	2,772	6.9
			96,458	2,760	5.7
			103,241	2,635	5.1
			112,138	2,910	5.1
			121,760	4,607	7.6
			121,855	2,905	4.8

わが国私鉄企業と減価償却(二)

八〇

この算式では、各部門ごとの固定資産、建設仮勘定に、流動資産、投資額を売上高の割合に応じて配分する。このばあい、販売土地建物については固定資産と同様に取り扱い流動資産からは控除し、付帯事業(不動産事業)についてはこれを加算する。

ところで、前述の各部門ごとの純利益は、公表の当期純利益のレベルで算出するものである。したがって前述した減価償却、退職給与引当金による利益留保を考慮にいれて実質的な純利

第41表 近鉄の各部門

決算期	鉄 道 業			
	使用総資本	純利益	利益留保	利益率
昭和42年 9月	56,710	1,129	1,473	9.1
43 3	63,829	744	951	5.3
9	70,422	705	1,350	5.8
44 3	78,895	311	1,074	3.5
9	87,604	173	1,712	4.3
45 3	94,402	△ 896	1,436	1.4
9	101,432	△ 770	2,164	3.7
46 3	104,425	381	1,747	4.0
9	108,190	808	2,843	6.7
47 3	116,310	761	1,769	4.3
9	126,792	962	2,073	4.8
48 3	140,757	946	1,916	4.0
9	158,702	480	3,278	4.7
49 3	172,553	△ 474	2,170	1.9
9	184,051	△ 1,956	3,479	1.6
50 3	197,683	△ 1,143	3,279	2.1

わが国私鉄企業と減価償却 (一)

注 (1) 「使用総資本」, 「利益」, 「利益留保」の算出については本文参照。  
 (2) 『有価証券報告書』より作表。

益を考える必要がある。私鉄企業では減価償却、退職給与引当金の計上は、大部分鉄道業にかかわるものである。たとえば、近鉄の昭和五〇年三月決算では減価償却費は全体の九一パーセント、人件費は八五パーセントが鉄道業にかかわるものである。したがって、ひかえめに第40表の減価償却および退職給与引当金の額の八〇パーセントを鉄道業の利益留保額と考えて加算する。すなわち便宜的に有形固定資産の当期償却額の二分の一と退職給与引当金

の期末残高と期首残高の差額の合計額の八〇パーセントを鉄道業の利益留保額と考える。他の部門については、利益留保の額は相対的に小さいものであり全体のバランスの視点から無視する。以上のようにして第41表を作成することができる。なお、第41表では自動車業は使用総資本は全体の二〇三パーセントにすぎないため省略した。

第41表によると、すでに指摘したような大手私鉄の鉄道業の「赤字」、すなわち借入金利息、減価償却費、人件費の重圧による「赤字」は、会計による費用の拡大によるものであることがわかる。近鉄の鉄道業では、近年、四〇五パーセントもの資本利益率をあげてきており、また昭和四九年三月期決算以降にあっても二パーセント前後の資本利益率をあげている。また、百貨店業では高収益を実現している状況のもとで昭和四七年に分離された。

ところで、付帯事業は地所家屋事業、食堂事業、劇場事業からなるが、その大部分すなわち昭和五〇年三月決算では売上総利益でその九〇パーセントあまりが地所家屋事業である。したがって付帯事業は実質的には不動産事業であると考えてよい。この付帯事業についてみると、鉄道業の利益率の低下に対応して、高い利益率を実現してきていることがわかる。昭和四五年九月決算では一〇パーセント以上の利益率をあげている。鉄道業における収益力の低下は付帯事業の高収益性によっておぎなわれている。その結果、第40表で明らかに became したように、近鉄全体では五〇六パーセント前後の長期的に安定した資本利益率を実質的には実現してきている。

この長期的に安定した資本利益率の実現はたまたま実現されたものではなく、近鉄の長期的な計画のもとに実現されたものであるというまでもない。このことは、近鉄では鉄道、百貨店、不動産といった各部門の利益率が、ここで指摘した実質的な値に近いかたちで認識されていることを示唆するであろう。近鉄では公表の利益および利益率以前に、実質的な利益および利益率を各部門ごとに認識することによって全体としてバランスをとった長期的に安定

した高い資本利益率をあげていると考えなければならない。公表の利益が費用の拡大によって縮小される状況は、「(3)設備投資と資金の源泉」で指摘したように、利益の縮小すなわち利益留保による資金の確保を意味しており、この資金の確保は近鉄の投資計画と一体となって計画されているべきものである。すでに指摘した現実の固定資産の状況とはかけ離れた償却計算、また現実の退職金の支給とはかけ離れた退職給与引当金の設定などによる利益の留保は、固定資産の現実的な減価および現実の退職金の支給についての認識を前提として、企業の計画化された蓄積、より具体的には設備および不動産への投資についての計画のなかに位置づけられたものである。

ところで、近鉄の近年の「赤字」は、減価償却、引当金さらに金利の配賦によって創出されたものであることは否定できない事実である。こうした状況は、すでに検討してきたように大手私鉄では一般的になっている。ところが大手私鉄の「赤字」は、いわば「常識」となっており、いかに会計がこの「常識」を創出するために重要な役割をはたしているかがわかる。とくに会計による大手私鉄の「赤字」の創出は、以上の「常識」を背景として運賃値上げに關してきわめて重要な役割をはたしている。

大手私鉄では、運賃改定のための収支計算をおこなっているが、この状況を大手一四社について第42表にしめす。第42表は、総括原価方式によって営業費に営業外費用(ただし金融費用をのぞく)を加えた「適正原価」に、「公正な報酬」としての「事業報酬」を付加した支出と、収入の状況をしめしたものである。この運賃算定の基礎として摘用される総括原価主義は、不動産事業、百貨店などの異質な兼業をおこなう私鉄の鉄道部門の金融費用の配賦が困難であるため、便宜的な方法として「事業報酬」のなかで金融費用を回収しようとするものであるとい<sup>(2)</sup>う。

さて、第42表によると昭和四七〜四九年度の実績では総支出が総収入を大幅に上回り、年々「赤字」の額が増大し

## 実績及び推定（事業報酬ベース）

（単位：100万円 %）

49年度(実績)		50年度(推定)				51年度(推定)			
		現行制度		申請制度		現行制度		申請制度	
	対前年		対前年		対前年		対前年		対前年
284,720	124.0	319,428	112.2	351,182	123.3	328,421	102.8	426,524	121.5
166,478	123.0	183,787	110.4	200,984	120.7	190,928	103.9	243,266	121.0
118,242	125.6	135,641	114.7	150,198	127.0	137,493	101.4	183,258	122.0
3,446	108.6	3,624	105.2	3,623	105.1	3,369	93.0	3,369	93.0
28,176	110.3	33,202	117.8	33,052	117.3	36,752	110.7	36,422	110.2
1,330	128.1	1,447	108.8	1,447	108.8	1,566	108.2	1,566	108.2
317,672	122.5	357,701	112.6	389,304	122.5	370,108	103.5	467,881	120.2
8,359	128.5	3,415	40.9	3,415	40.9	3,754	109.9	3,754	109.9
326,031	122.7	361,116	110.8	392,719	120.5	373,862	103.5	471,635	120.1
185,626	137.9	197,969	106.6	197,969	106.6	220,358	111.3	220,358	111.3
22,848	121.1	35,629	155.9	35,629	155.9	40,109	112.6	40,109	112.6
55,560	136.5	63,125	113.6	63,125	113.6	67,770	107.4	67,770	107.4
10,974	111.5	13,184	120.1	13,184	120.1	15,590	118.2	15,590	118.2
42,842	99.4	43,226	100.9	43,226	100.9	46,882	108.5	46,882	108.5
317,850	128.6	353,133	111.1	353,133	111.1	390,709	110.6	390,709	110.6
4,300	111.4	4,996	116.2	4,996	116.2	5,459	109.3	5,459	109.3
4,585	96.1	5,868	128.0	5,868	128.0	5,869	100.0	5,869	100.0
60,561	91.0	71,318	117.8	71,318	117.8	78,062	109.5	78,062	109.5
387,296	120.2	435,315	112.4	435,315	112.4	480,099	110.3	480,099	110.3
△ 61,265		△ 74,199		△ 42,596		△ 106,237		△ 8,464	
84.2		83.0		90.2		77.9		98.2	
65.2		62.0		56.4		67.1		51.7	

わが国私鉄企業と減価償却(二)

第42表 大手私鉄14社鉄軌道収支の

科 目		年 度		47年度(実績)		48年度(実績)	
							対前年
総 収 入	旅 客 運 賃	220,443	—	229,524	104.1		
	定 期 外	128,358	—	135,351	105.4		
	定 期	92,085	—	94,173	102.3		
	そ の 他 運 賃	3,280	—	3,172	96.7		
	運 輸 雑 収	21,315	—	25,553	119.9		
	厚生福利施設収入	930	—	1,038	111.6		
	営業収入計	245,968	—	259,287	105.4		
	営業外収益	5,895	—	6,503	110.3		
収 入 総 計	251,863	—	265,790	105.5			
総 支 出	人 件 費	113,763	—	134,589	118.3		
	修 繕 費	17,848	—	18,862	105.7		
	そ の 他 経 費	38,877	—	40,695	104.7		
	諸 税	7,895	—	9,846	124.7		
	減 価 償 却 費	40,089	—	43,081	107.5		
	営業費用計	218,472	—	247,073	113.1		
	営業外費用 (支払利息を除く)	3,032	—	3,860	127.3		
	法人税等	5,494	—	4,772	86.9		
	事業報酬	59,093	—	66,521	112.6		
	支 出 総 計	286,091	—	322,226	112.6		
差 引		△ 34,228		△ 56,436			
収 支 率		88.0		82.5			
人件費の対旅客運賃比率		51.6		58.6			

わが国私鉄企業と減価償却(二)

八五

注 運輸省資料「大手民鉄鉄軌道収支状況(実績及び推計)(その1)」

てきている。また、五〇年度以降についても値上げが実現されたとしても「赤字」が続くという。それではこの収支計算はどのようにおこなわれているのであろうか。

第42表の収支計算では、総支出の拡大が様々なかたちでおこなわれている。まず、人件費についてみると、このなかには税法限度内の退職給与引当金への引当額が算入されるという。すでに指摘したように税法の退職給与引当金はきわめて政策的な内容となっており引当金のうち実際に退職金として支払われた額をこえるものは費用の水増しと考へなければならぬ。大手私鉄一四社の退職給与引当金の純増加額を第43表によってみると、昭和四九年七月、昭和五〇年一二月の運賃値上げを背景として、昭和四八年度には前年度にたいして一・四倍、昭和四九年度には一・九倍もの退職給与引当金を計上したことがわかる。この結果、第42表の人件費は昭和四八年度には対前年度比で一・二倍、昭和四九年度には一・四倍にも増加しているが、退職給与引当金による人件費の水増分を控除すると昭和四八年度一・一倍、昭和四九年度一・三倍の増加となり第42表の営業費用合計の増加率とほぼ一致する。すなわち、大手私鉄によって主張された人件費の高騰による「赤字」は、人件費の水増しによる「赤字」であることがわかる。さらに第42表によって昭和五〇年度以降についてみると、その増加率が極度におさえられていることがわかる。また、第42表の人件費の対旅客運賃比率についても、実質的な人件費を基礎に考えるならば、昭和四九年度では六五パーセントが五三パーセントになる。

つぎに、第42表によると多額な修繕費、減価償却費が計上されているが、すでに詳しく検討したように固定資産価値の実質的な維持のための修繕費と、固定資産の減価の認識としての減価償却費が二重に計上されており、これによって多額な費用が水増しされている。すでにみた第40表では、減価償却費の二分の一の額を費用の水増分として一定

第43表 大手私鉄14社の人件費と退職給与引当金

(単位100万円, %)

	昭和47年度		48年度		49年度	
				対前年比		対前年比
第42表の人件費(A)	113,763	—	134,589	118.3	185,626	137.9
退職給与引当金の純増加額(B)	13,094	—	18,883	144.2	35,667	188.8
実質人件費(A-B)	100,669	—	115,706	114.9	149,959	129.6

注 (1) 「退職給与引当金の純増加額」は当該年度の引当額から支払額を控除した額である。なお、この値は全営業部門にかかわるものであるが、その大部分は鉄軌道業にぞくする。

(2) 第42表および『経営に関する資料』(私鉄総連, 1976年4月)より作表。

の試算をこころみた。また、第42表では支出のなかに法人税等が計上されるが、「赤字」である鉄軌道部門からの法人税の計上は、当部門への過大配賦と考えなければならぬ。

さいごに、総括原価主義による「事業報酬」について指摘しなければならぬ。「事業報酬」は、営業費用に営業外費用(支払利息をのぞく)を加えた「適正原価」とともに運賃収入を中心とする鉄軌道収入によって補償されるべき「適正利潤」として計算される。すなわち、「適正原価」と「事業報酬」が「総括原価」として運賃収入によって補償されるような運賃が決定されなければならぬとする。今回の運賃値上げ(昭和五〇年二月の運賃値上げ)の申請にあたっては、つぎのように「事業報酬」が算定された。「事業報酬対象資産に報酬率八〇パーセントを乗じて算定。対象資産は鉄軌道部門の固定資産、建設仮勘定および営業費用の一部並びに繰延資産の固定資産比率で按分したものおよび各事業にかかわる固定資産、建設仮勘定を専属営業比率等で按分したものを合計して算定<sup>(6)</sup>する」という。すなわち、一定の方法で鉄軌道業にかかわる使用総資本である対象資産を算出し、これに一定の

方法で算出した報酬率を乗じて「事業報酬」を算出する。この「事業報酬」の決定には対象資産の拡大および報酬率の引上げが政策的にもりこまれている。この間の事情についてはすでに批判的な検討が加えられており割愛するが、第42表から明らかのように昭和四七年度、四八年度では「赤字」の額を大幅に上回る額が、また昭和四九年度では「赤字」額にほぼ匹敵する額が「適正利潤」としての「事業報酬」として総支出に算入されている。鉄軌道収支計算書の「赤字」は、この政策的に算出される「事業報酬」を原価に算入したのちの「赤字」なのである。

以上のように検討してみると、「収支均衡」を前提としてなされる運賃決定のための総括原価主義にもとづく収支計算は、様々なかたちの総支出の拡大のもとでなされていることがわかる。大手私鉄一四社ではこうして創出された「赤字」を根拠として、昭和三七年一月には普通運賃で平均一〇・〇パーセント、昭和四一年一月二〇・二パーセント、昭和四五年一〇月一五・五パーセント、さらに最近では昭和四九年七月の二六・九パーセントの値上げ<sup>(78)</sup>について、昭和五〇年一二月にも二四・六パーセントの値上げを強行してきた。

大手私鉄では会計による「赤字」を根拠として、運賃値上げを強行し利潤を拡大してきた。この運賃値上げによる利潤の獲得は、きわめて政策的、政治的な過程として展開されている。そして、今日の私鉄企業の利潤の獲得が政治的政策的な過程として展開されるため、その蓄積を具体化する減価償却および引当金の計上はきわめて政策的、弾力的なものとして実施されることとなる。減価償却および引当金の計上は、一方では利潤の獲得を実現するための「赤字」を創出するために、またその利潤を蓄積するために政策的、弾力的になされる。

(69) 『大手私鉄の素顔』(日本民営鉄道協会) 一四ページ

(70)(71)(72) 『第一四回全国消費者大会』(全国消費者大会実行委員会) 二八～三〇ページ

(73) 『大手私鉄運賃の値上申請に抗議し、私鉄を利用者本位のものにするための申し入れ書』について(回答) (民鉄協企第七五号、昭和五〇年九月)

(74) 『運賃に関する制度および原価』(運輸経済研究センター、昭和四七年三月) 一一三ページ

(75) 山口真弘「私鉄運賃の決定の実際」(『運輸と経済』昭和三七年二月号) 三九〇四〇ページ

(76) 『大手私鉄運賃改定申請に対する査定の基本的考え方』(運輸省資料)、なお私鉄運賃の決定についての具体的な内容については、山口真弘「私鉄運賃の決定の実際」(『運輸と経済』昭和三七年一一、一二月号) および『運賃に関する制度および原価』(運輸経済研究センター、昭和四七年三月)を参照されたい。

(77) この点については、独占分析研究会「経営分析東京急行電鉄株式会社(上)」、「経営分析東武鉄道株式会社(上)」(『経済』一九七四年一〇月号、一九七六年三月号)において分析されている。

(78) 『小田急、ギューギュー、値上げ急』(東京消費者団体連絡会) 一五ページ

#### 四 むすびにかえて

私鉄企業の固定資産会計は、その所有する固定資産の技術的な特質すなわち同種類かつ小単位の資産が多数総合されて主要な固定資産を形成するという特質のために、旧来より取替えの方法と減価償却計算の方法という二つの内容をもって展開されてきた。戦前では取替えの方法に基礎をおきながら、減価償却計算は例外的に実施されたにすぎない。しかし、昭和一〇年頃には利益金処分としての償却費の計上が大手私鉄によって配当政策の視点から実施され、企業の内部留保を促進した。また、戦後には、資産再評価をテコとしながら導入された減価償却制度のもとで、従来からの取替えの方法による修繕費の計上と減価償却費の計上といういわば二重の固定資産処理が実施されている。さらに、すでに指摘した税法の取替法、特別償却、圧縮記帳などの固定資産処理がおこなわれている。

以上のような大手私鉄企業の固定資産会計が、いかに現実の固定資産の状況とかけ離れたものであるかは戦前、戦後の分析から明らかなるところである。ところで、減価償却計算が現実の固定資産の状況とかけ離れたものであるという認識は企業にあつても的確に認識されている。たとえば、戦前では東横電鉄社長であつた五島慶太は諸償却金が内部留保として蓄積されていることを指摘していたし、また戦後にあつても「(4)大手私鉄と赤字」で指摘した近畿日本鉄道の実質的な各部門ごとの資本利益率の分析から明らかのように現実に即した固定資産の状況が把握されていると考えられる。<sup>(79)</sup>

ところで、大手私鉄による現実の固定資産の状況とはかけ離れた償却計算は、「(3)設備投資と資金の源泉」で明らかにされたように企業の投資計画、より具体的には輸送力増強計画のもとでの設備および不動産への投資についての計画のなかに位置づけられて展開されている。すなわち、現実の減価償却計算は企業の蓄積にとつて計画化された内部資金を確保するものとして実施されている。<sup>(80)</sup> 大手私鉄の減価償却計算は、固定資産の現実的な状況の認識を前提しながら、費用の拡大によつて利益を留保し、これによつて投資計画を展開していくものとして存在している。こうした意味で、現実の固定資産の状況とはかけ離れた減価償却計算は、企業にとつては適正なものとして認識され、実施されている。

さらに、戦前の配当政策としての減価償却および戦後の運賃値上げに關しての減価償却の状況から明らかのように、減価償却による利益留保の基礎となる利潤の獲得は、今日の私鉄企業にあつてはきわめて政策的、政治的な過程として展開されるため、その利潤の獲得と蓄積を具体化する減価償却計算はきわめて政策的、弾力的なものとして実施される。

以上のような減価償却の性格は、すでに指摘してきたように引当金についても基本的には同様に指摘することができる。

戦前、戦後の大手私鉄の減価償却の状況を検討してみると、企業にとつては減価償却は固定資産の現実的な状況の認識と企業の蓄積の過程という二つの内容をもって展開されていることが明らかになる。とくに後者に関していえば、大手私鉄の最近の減価償却問題は、人口および産業の大都市へのもとなう輸送力増強計画のもとでの投資計画と不可分のものとして展開されている。

- (79) この点に関して補足しておく、例えば、日本航空では航空機の耐用年数を税法によって六、七年として減価償却計算をおこなっているが、一方では耐用年数を一〇年としたばあいの償却計算を内部的におこなない、六、七年ベースと一〇年ベースによる差異すなわち内部留保額を認識している(独占分析研究会「経営分析日本航空(中)」『経済』一九七三年七月号一八八～一八九ページ、および拙稿「わが国航空企業における減価償却」『商経論叢』神奈川大学、九卷四号三二～三三ページ)
- (80) 減価償却による資金の確保とその運用の実態については拙稿「わが国海運業における減価償却」および「わが国航空企業における減価償却」『商経論叢』神奈川大学、八卷一号、九卷四号)において分析している。あわせて参照されたい。