

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) 私鉄企業の状況減価償却
 - (2) 戦後の減価償却
 - 三 私鉄企業と強蓄積（以上、本号所載）減価償却
 - (1) 減価償却規定
 - (2) 資産再評価
 - (イ) 減価償却の実態
 - (ロ) 取替法
 - (ハ) 特別償却、圧縮記帳
 - 四 設備投資と資金の源泉
（3） 大手私鉄と「赤字」
（4） むすびにかえて
- わが国私鉄企業と減価償却

一 はじめに

私鉄企業では、その技術的な性格から固定資産の額が莫大なものとなる。したがって、会計上どのようにそれを処理するかがはやくから重要な問題として取り上げられてきた。また、今日においてもこの問題はますます重要なものとなってきている。

本稿では、こうした私鉄企業の固定資産会計すなわち減価償却の実態を大手私鉄、とくに東京急行電鉄（目蒲電鉄、東横電鉄）、東武鉄道、近畿日本鉄道について分析しながら、その基本的な性格を明らかにしたい。

二 戦前の減価償却

(1) 私鉄企業の状況

私鉄企業では、減価償却計算は一般的には大手私鉄によって昭和初期より実施されることとなる。この減価償却の意味を考えるにあたって、私鉄企業の一般的な状況、とくに財務的な状況を把握しておく必要がある。こうした視点から減価償却計算の役割を分析することは、「三戦後の減価償却」において今日の私鉄企業が行う減価償却の役割を分析するために基礎的な意味をもっている。

周知のように、わが国最初の鉄道は、明治五年品川・横浜（現桜木町駅）間の営業である。これは欧米の先進諸国に遅れること四〇～五〇年あまりであった。その後、明治二二年にはわが国最初の重要幹線である東海道線（新橋・神戸間）が全線開通している。

こうした官営鉄道とならんで私設鉄道も政府の勧奨によって建設がすすめられた。明治一四年には資本金二、〇〇〇万円の日本鉄道株式会社が設立され、一七年には上野・高崎間の開業を始め、二四年になって上野・青森間を全線開通し二五時間半で走破したという。また、関西では明治一七年に阪界鉄道（南海電気鉄道の前身会社）が設立され地方都市間の交通機関として独自の発展をとげた。

この時期の私設鉄道には、政府の殖産興業政策の見地から積極的な援助がなされた。とくに日本鉄道には払込株金にたいして年八パーセントの利子を保証する一方、開業後一〇カ年の純利益が年八パーセント未満ならばその不足金の補給、官有地の無償交付、民有地買収への公共用地買上規則の適用、地租その他諸税の免除などの保護があたえられたばかりでなく、一四年間に五〇〇万円あまりの補助金が与えられたという。こうした意味で日本鉄道の実質は民間企業とは形式のみで国家に手厚く保護された特権会社であった。⁽¹⁾

以上の状況のもとで明治二〇年前後には私設鉄道会社が多数設立された。明治二五年末には、私鉄の開業路線は官営鉄道の二倍半にちかい二、一四五キロメートルに達したという。その後、日清戦争後の不況を契機として、鉄道国有論が主張され明治三九年鉄道国有法が公布された。これにもとづき明治四〇年までに主要一七私鉄が、開業路線四、五四三キロメートルの建設資金総額の二倍にもなる四億八、一九八万円で買収された。この結果、私鉄は局地的な末端線を運営するにとどまることとなった。しかし、日露戦争を境に電気鉄道の新設、また残存私鉄の電化が盛んになるにしたがい大正期には大都市周辺から遠距離電鉄へ発展していくことになる。⁽²⁾

第一次世界大戦は、わが国経済に非常な活況をもたらしたが、大正九年の株式暴落に始まる戦後の恐慌におちいった。しかし、こうしたなかで鉄道事業は好況を持続していた。また、現在の大都市近郊の大手私鉄の多くはこの時期

に基礎路線を完成した。この理由の一つには、大正八年に従来の私設鉄道法、輕便鉄道法を廃止し、地方鉄道法を公布し、これにともなう地方鉄道補助法の公布によって積極的に私鉄補助が展開されたことによる。とくに、大正末期から昭和の初期にかけて大都市周辺における私鉄はめざましい發展を遂げたが、なかでも大正一五年から昭和七年までが著しく、この期間の鉄道開業キロ程は、二、四六二キロメートルのぼっている。この二、四六二キロメートルは昭和四三年現在の開業キロ程が六、四五〇キロメートルであり、その四〇パーセントちかくがこの期間に開業したことになる。⁽³⁾

こうした私鉄企業の設備投資および營業成績は、昭和四年（一九二九年）からの世界的な大恐慌の影響によって、また関東大震災以後急速に發達した自動車運輸業の影響によって、低下する傾向をたどった。私鉄（地方鉄道）全体の収益率の推移を第1表によってみると、大正末期より低がりはじめ、昭和七年には最も収益率が低下して大正一〇年当時の二分の一にも未たない〇・〇三パーセントという状況になっている。

当時のこうした私鉄企業の状況について、大槻氏は別の視点からつぎのように指摘している。「地方鉄道・軌道の營業狀態の悪化しつつある情勢は到底国有鉄道の比でない。国有鉄道は兎も角収支相償い資本に対する利益も尚多少挙げつつあるのに反し、地方鉄道・軌道中には相当の成績を挙ぐるものなきにあらざるも、全体に共通する現象としては利益率の通減と欠損企業の増加とが顕著に現われている。之を資料に徴するに昭和五年上期に於て一割以上の配当をなせる地方鉄道・軌道は全体の九パーセントであったが十年下期には三パーセントとなり、無配当の会社数は四六パーセントより六〇パーセントに激増し、其の中間に在る一分未滿乃至一割未滿の配当をなせるものは大体増減なき狀態に在る。換言すれば高率配当のものは漸次減配をなして平均配当率を下降せしめること及減配より無配に顛落

せるものの著しく増加せることを物語り、地方鉄道・軌道の経営難が如何に全面的且致命的に襲来しつつあるかを知ら⁽⁴⁾る。

さらに、中西健一教授は以上の指摘を補足され、「不況の打撃は激烈かつ全面的であつたが、……無配当企業が六〇—七〇%を占めている状況下に一割以上の配当を継続したごく少数の企業があつた事実を忘れてはならない」⁽⁵⁾ことを指摘されている。不況のなかにあつて比較的安定した経営をつづけた企業は、大都市の郊外に営業路線をもつ私鉄であつた。

たとえば、日蒲電鉄の状況を第1表によってみると、開業間もない大正一二年頃より一〇パーセント以上の建設費に対する益金割合を実現し、不況のきびしい昭和七年当時であつてさえ一〇パーセント前後の利益率を達成していることがわかる。また、東京横浜電鉄についてみると、当社はとくに政府補助が手厚くなされ、設立間もないながら、私鉄の一般的な状況を上回つた利益率を実現している（第1表についてはのちに減価償却との関連で検討する）。

さらに、大手私鉄企業の状況を第2表によってみよう。この表は、不況から立ちなおりつたあつた昭和一三年当時の東京および大阪付近の郊外の手私鉄の状況をしめたものであるが、前述の東横電鉄、日蒲電鉄をはじめとして、一般的に高い収益性をしめしていることがわかる。また、のちに詳しく検討するように、この高い収益性を基礎に諸償却金を計上していることがわかるであらう。

このような不況期における大手私鉄の高収益性はきびしい合理化の遂行と兼業部門への投資によるところが大きい。⁽⁶⁾合理化についてみると、たとえば東横電鉄ではつぎのような対策が実施されたという。「かかる苦難時代に社運の打開策として先づ経営の合理化に着眼し、営業費の節約、金利引下竝に経費の節減を強行する手段として予算制度

第1表 建設費興業費に対する益金割合

(単位1,000円)

年 度	地鉄 建設費 に対する 益金 割合 %	蒲 電 鉄			東 横 電 鉄				
		建設費 興業費	益 金	建設費 に対する 益金 %	建設費 興業費	益 金	政 府 補 助	建設費 に対する 益金 %	建設費 に対する 補助 %
大正12年上期	0.081	2,507	17	1.3					
下期		3,228	29	1.7					
13年 上下	0.081	3,483 3,803	101 174	5.7 9.1	1,406				
14 上下	0.072	3,939 4,088	197 235	10.0 11.4	1,948 3,709				
15 上下	0.071	4,417 4,857	264 332	11.9 13.6	7,062 8,682	81 78	67 145	2.2 1.7	4.1 5.1
昭和2年 上下	0.064	7,232 7,897	349 499	9.6 12.6	10,874 13,836	85 163	149 154	1.5 2.2	4.3 4.5
3 上下	0.061	11,512 11,612	650 882	11.2 15.1	14,950 15,289	268 312	155 156	3.5 4.0	5.6 6.1
4 上下	0.054	12,519 12,873	880 736	14.0 11.4	15,408 15,613	304 206	154 145	3.8 2.6	5.9 4.4
5 上下	0.042	13,271 13,233	657 650	9.9 9.8	15,502 16,291	305 436	141 163	3.9 5.3	5.7 7.3
6 上下	0.038	13,157 13,087	676 632	10.2 9.6	16,599 16,803	407 442	153 92	4.9 5.5	6.7 6.3
7 上下	0.036	13,063 12,936	656 628	10.0 9.7	17,215 17,637	395 386	136 126	4.5 4.3	6.1 5.8
8 上下	0.040	12,851 13,446	662 645	10.3 9.5	18,461 18,934	458 463	128 96	4.9 4.8	6.3 5.9
9 上下	0.041	13,422 20,425	628 1,103	9.3 10.8	19,959 21,324	462 471	86 91	4.6 4.4	5.4 5.2
10 上下	0.042	20,552 21,254	867 867	8.4 8.1	22,080 22,455	579 662	69 95	5.2 5.8	5.8 6.7
11 上下	0.044	22,040 22,298	893 894	8.1 8.0	22,727 25,085	735 879	55	6.4 6.9	6.9
12 上下	0.047	22,763 22,776	1,030 1,068	9.0 9.3	26,751 26,636	1,242 1,160		9.2 8.7	
13 上下	0.053	23,267 23,047	1,361 1,337	11.6 11.6	43,443 43,767	2,090 2,248		9.2 10.2	
14 上下	0.070	22,813 73,215	1,622 4,193	14.2 11.4	44,316	2,791		12.5	
15 上下	0.089	73,534 74,047	4,691 4,934	12.7 13.3					
16 上下	0.092	75,543 75,843	5,031 4,495	13.3 11.8					

わが国私鉄企業と減価償却

注(1)「建設費興業費に対する益金割合」はいずれも、1年分の益金額に換算した値である。

(2)『現代日本産業発達史, XXII陸運・通信』現代日本産業発達史研究会125,206ページおよび『東京横浜電鉄沿革史』東京急行電鉄昭和18年, 382,384,396,402ページより作表

第2表 東京附近郊外電鉄一ヶ年間(昭和十三年)營業成績表

単位千円

鉄道名	資本金	払込額	社債及 借入金	興業費	益金	純益金	興業費ニ 對スル益 金割合		払込株 金ニ對スル 純益金割合		配当率		諸償却金 備考
							割分厘	割分厘	割分厘	割分厘	上期	下期	
東京横浜電鉄	四、五〇〇	三〇、九六九	四〇、五六九	四三、七六七	五、六四四	二、九二九	・二九	・〇九五	・〇六	・〇六			九〇〇
目黒蒲田電鉄	三〇、〇〇〇	一七、〇〇一	一五、三〇〇	三三、〇四七	三、一五三	一、九八四	・三七	・一二七	・一〇	・一〇			四〇〇
京浜電鉄	一五、〇〇〇	一三、〇一〇	一五、二〇〇	三二、四九四	二、〇七二	一、〇三六	・〇九三	・〇七九	・〇六	・〇七			三三〇
京王電軌	二二、〇〇〇	二一、八八九	一一、一〇〇	二二、三三四	一、八三九	九二七	・〇八三	・〇九一	・〇七	・〇七			三五〇
王子電軌	二四、〇〇〇	一七、〇〇〇	三、三〇〇	二〇、三三九	二、七八三	一、九九五	・二七	・一二七	・一〇	・一〇			五〇〇
京成電軌	四〇、〇〇〇	二二、一八七	二九、一五〇	五、七二二	四、〇二〇	二、〇三三	・〇七九	・〇八七	・〇七	・〇七			六〇〇
東武鐵道	五〇、〇〇〇	三七、四九五	五三、六四四	七、二七二	五、四三〇	一、八七三	・〇六九	・〇五四	・〇七	・〇七			一、一〇〇
帝都電鉄	二二、〇〇〇	三、一〇〇	二、五〇〇	四、八三九	三一五	〇	・〇六五	〇	・〇五	・〇五	建利	建利	二三五
小田原急行鐵道	二〇、〇〇〇	一五、〇〇〇	二三、八七三	三七、一七五	一、〇四二	〇・六	・〇三八	〇	〇	〇			一八一
西武鐵道	一三、〇〇〇	八、一〇〇	八、六三九	一二、七八三	五、四六	一、九八一	・〇四三	〇	〇	〇			一六一
青梅電鉄	五、八〇〇	三、〇八〇	一、三二五	四、九六四	二九四	一五七	・〇五九	・〇五二	・〇三	・〇四			六七

わが国私鉄企業と減価償却

大阪附近郊外電鉄最近一ケ年間（昭和十三年）営業成績表

単位千円

鉄 道 名	資本金	払込額	社債及 借入金		興業費	益 金	純益金	興業費ニ 対スル益 金割合		払込株金 ニ対スル 純益金割 合		上 期	配 当 率	諸債却金	催 考
			割合厘	割合厘				割合厘	割合厘						
大 阪 電 軌	六〇、〇〇〇	四四、二一〇	四〇、七七七	六六、三九一	六、四三三	四、〇〇五	〇・〇九七	〇・〇九二	〇・〇八	〇・〇六	六〇〇				
大 阪 鉄 道	三〇、六〇〇	一六、〇一〇	二一、六五六	二一、八四五	一、〇三七	〇	〇・〇四七	〇	—	—	七九五				
南 海 鉄 道	七〇、〇〇〇	四八、〇〇〇	三二、一〇〇	八九、六九〇	六、五六七	五、三六九	〇・〇七三	〇・一一三	〇・一〇	〇・一〇	三八〇				
京 阪 電 鉄	九三、八五〇	五八、九九四	七五、八〇四	一二四、七〇九	七、〇九五	二、七八三	〇・〇六三	〇・〇四七	〇・〇四	〇・〇四	一、〇二六				
阪 神 電 鉄	九五、〇〇〇	六一、七五〇	七四、九五〇	九七、八四四	七、八七九	六、〇三六	〇・〇八一	〇・〇九八	〇・〇九	〇・〇九	一、〇三三				
阪神急行電鉄	五五、〇〇〇	五五、〇〇〇	五五、五〇〇	九六、七六三	八、九三三	六、一〇八	〇・〇九二	〇・一一	〇・一〇	〇・一〇	五四				
参宮急行電鉄	四五、七〇〇	三〇、九二〇	三七、〇一八	五九、五三四	二、〇五二	六	〇・〇三四	〇	—	—	六七				
含費復旧害ムヲ															

注『東京横浜電鉄沿革史』二九〇—二九一ページ

を採用したのである。即ち営業費では目蒲電鉄と提携して本社、現場の事務所の共同所有、使用社員の間社兼務、所要材料及び備用品の共同購入等、物件費、人件費の節約がそれであったが、一方金利に関しては、大体目蒲電鉄と同一歩調を取り得るに至った⁽⁷⁾という。予算制度は、「毎営業年度当初、各部課はその所管に係る当該年度に於ける収支の予算見積書を作成して会計課に提出し、同課はこれを査定の上、予算案を編成して会議に上提し審議検討の上、

当該時業年度の実行予算を作成して各部課に廻附、各部課はこれによって業績の向上を図ることとした⁽⁸⁾。すなわち、予算制度のいちはい導入によって経費の節約を実行したのである。こうした予算制度の一環として、東横運輸課では昭和五年に、目蒲運輸課では六年、玉川運輸課では一三年より運輸経費の委任経理制度が導入された。「この制度は予算会議で決定した運輸経費予算額を以って各運輸課が請負ひ、若し決算額が予算額に及ばない場合、即ち予算を剰した時は、その剰余金は賞与給の際各運輸課員に夫々加算分配されたと云ふ⁽⁹⁾」。この報賞制度を加味した予算化によって第3表のように、東横電鉄では昭和五年から一五年にかけて客貨車収入にたいする委任経費の割合を半減している。

以上のような合理化と平行して、私鉄企業では不況に対応して兼業部門への投資が積極的に展開された。たとえば

第3表 東横電鉄の運輸経費予算

営業年度	客貨車収入	委任経費	同上収入に対する委任経費の割合	秆当経費	走行料
昭和五年上期	四七八、二二二 円	一六六、七一八 円	三四 分	一五・九 銭	一、〇四九、〇二八
同十五年上期	二、一七一、〇三四	三八五、二二六	一七	一〇・六	八、七二三、二五五

注『東京横浜電鉄沿革史』三九四ページ

中西健一教授は第4表をしめされながら、その実態を明らかにされている。これによると、一般的に収益性の高い兼業部門への投資によって、私鉄企業全体の収益率が向上している傾向をよみとることができる。また、鉄軌道業を基

わが国私鉄企業と減価償却

礎としながら、乗合自動車、電力供給、遊園土地住宅への投資額が大きな割合となってきた。以上のような兼業部門への投資は、前述した大正末期から昭和初期へかけての鉄道建設のための資金の調達と相ともなうて、借入金金利が、不況期の私鉄企業にとって少なからぬ負担となったことはいうまでもない。また、このことは融資をとって私鉄企業が銀行資本との結びつきを強化していく過程でもあった。⁽¹⁰⁾

その後、私鉄企業は戦時体制への移行にともなうて、昭和一三年の陸上交通事業調整法の公布にせめられるようにより強い国家的統制のもとにおかれ、競争による国家的不経済を排除するという名目で強力な企業合同が展開された。また昭和一七年には陸運非常体制がしかれ、戦時体制下の陸運輸送が確立された。さらに戦時陸運体制の一環として軍事に必要な私鉄と特殊港湾地帯の私鉄が国有化されている。以上のような過程をとおして、大手私鉄は、わが国の戦時体制の遂行を積極的にささえたが、大手私鉄では、この過程は買収、合併による資本集中の過程でもあつて、たとえば、東横電鉄は昭和一七年に京浜電気鉄道、小田急電鉄を合併し東京急行電鉄の設立となった。この東急電鉄は資本金二億四八〇万円、営業キロ鉄軌道二七〇キロメートル、従業員約一万五〇〇人、関連会社四四社からなつた。さらに、当社は昭和一九年には京王電気軌道を合併し、鉄道軌道の営業キロ三二〇キロメートル、資本金二億二、四一五万円の「大東急」を設立した。⁽¹¹⁾

- (1) 以上、『京成電鉄五十年史』（京成電鉄、昭和四二年）一一三―一一四ページ
- (2) 以上、京成電鉄、前掲社史、一一五―一一六ページ
- (3) 以上、『東京急行電鉄年50史』（東京急行電鉄、昭和四七年）一四―一五ページ
- (4) 大槻信治『交通統制論』三四三―三四四ページ、中西健一『日本私有鉄道史研究』三五五―三五六ページ
- (5) 中西健一『日本私有鉄道史研究』三五六―三五七ページ

第4表 東京14私鉄における本業と兼業の収益率比較（昭和11～13年平均）
単位1,000円

		鉄軌道業		兼業					計
		乗合自動車	電力供給	遊園地住宅	百貨店	砂利	その他		
京浜電鉄	建設費（興業費） 利益 収益率	18,310 (77.3) 1,794 (98.1) 9.8%	1,099 (4.6) 34 (1.9) 3.2%	— — — —	4,289 (18.1) — —	— — — —	— — — —	— — — —	23,698 (100.0%) 1,829 (100.0%) 7.7%
目蒲電鉄	建設費（興業費） 利益 収益率	18,680 (86.3) 1,864 (67.6) 10.0%	1,101 (5.1) 468 (17.1) 42.5%	182 (0.8) 74 (2.7) 42.2%	1,375 (6.4) 318 (11.5) 23.2%	— — — —	— — — —	309 (1.4) 31 (1.2) 10.3%	21,648 (100.0%) 2,758 (100.0%) 12.7%
東横電鉄	建設費（興業費） 利益 収益率	16,714 (61.7) 997 (40.0) 6.0%	2,179 (8.0) 408 (16.4) 18.7%	— — — —	4,953 (18.3) 211 (8.5) 4.3%	2,676 (9.9) 719 (28.9) 26.7%	502 (1.9) 53 (6.1) 30.5%	54 (0.2) 3 (0.1) 6.0%	27,080 (100.0%) 2,493 (100.0%) 9.2%
東横電鉄 （旧玉川電鉄）	建設費（興業費） 利益 収益率	7,694 (61.7) 454 (33.6) 5.9%	— — — —	6,503 (45.8) 897 (66.4) 13.8%	— — — —	— — — —	— — — —	— — — —	14,198 (100.0%) 1,352 (100.0%) 6.5%
帝都電鉄	建設費（興業費） 利益 収益率	4,629 (98.4) 286 (97.9) 6.2%	15 (0.3) 6 (2.1) —	— — — —	60 (1.3) 12 (4.2) 20.4%	— — — —	— — — —	— — — —	4,705 (100.0%) 292 (100.0%) 6.2%
小田急電鉄	建設費（興業費） 利益 収益率	28,913 (77.9) 1,444 (96.7) 5.0%	25 (0.07) — —	— — — —	7,826 (21.0) 44 (2.9) 0.6%	— — — —	362 (1.0) 5 (0.4) 1.6%	— — — —	37,130 (100.0%) 1,494 (100.0%) 4.0%
京王電軌	建設費（興業費） 利益 収益率	12,061 (54.8) 618 (33.7) 5.1%	629 (2.8) 60 (3.3) 9.8%	5,439 (33.8) 1,159 (63.2) 15.6%	1,894 (8.9) 43 (40.2) —	— — — —	— — — —	— — — —	22,015 (100.0%) 1,855 (100.0%) 8.3%

		鉄軌道業	兼業						計
			乗合自動車	電力供給	遊園地住宅	百貨店	砂利	その他	
西武鉄道	建設費(興業費)	13,013 (94.2)	150 (1.1)	—	469 (3.4)	—	172 (1.3)	—	13,805 (100.0%)
	利益	581 (101.8)	△9 (△1.7)	—	1 (0.2)	—	△1 (△0.3)	—	571 (100.0%)
	収益率	4.5%	—	—	0.3%	—	—	—	4.1%
武蔵野鉄道	建設費(興業費)	10,524 (98.1)	112 (1.1)	88 (1.1)	—	—	—	—	10,725 (100.0%)
	利益	394 (99.9)	△3 (△0.9)	3 (1.0)	—	—	—	—	395 (100.0%)
	収益率	3.8%	—	4.5%	—	—	—	—	3.7%
王子電軌	建設費(興業費)	8,479 (42.0)	10,541 (52.2)	830 (4.1)	—	—	—	—	20,198 (100.0%)
	利益	371 (10.3)	83 (3.2)	40 (1.5)	—	—	—	—	2,635 (100.0%)
	収益率	3.2%	24.1%	4.9%	—	—	—	—	13.0%
東武鉄道	建設費(興業費)	67,132 (86.7)	403 (0.3)	—	9,886 (12.8)	—	—	—	72,421 (100.0%)
	利益	4,727 (89.8)	36 (0.7)	—	503 (9.5)	—	—	—	5,267 (100.0%)
	収益率	7.0%	9.2%	—	5.1%	—	—	—	6.8%
京成電軌	建設費(興業費)	39,575 (79.1)	1,526 (3.1)	6,266 (12.5)	2,619 (5.2)	76 (0.1)	—	—	50,063 (100.0%)
	利益	2,180 (58.8)	148 (4.0)	954 (25.7)	410 (11.1)	15 (0.4)	—	—	3,708 (100.0%)
	収益率	5.5%	9.7%	15.2%	15.7%	20.8%	—	—	7.4%
(旧) 東京城地下電鉄	建設費(興業費)	2,953 (100.0)	—	—	—	—	—	—	2,953 (100.0%)
	利益	212 (100.0)	—	—	—	—	—	—	217 (100.0%)
	収益率	7.4%	—	—	—	—	—	—	7.4%
東京地下鉄	建設費(興業費)	42,692 (88.4)	3,892 (8.1)	—	—	1,711 (3.5)	—	—	48,296 (100.0%)
	利益	1,985 (57.6)	1,005 (34.3)	—	—	273 (8.1)	—	—	2,927 (100.0%)
	収益率	4.0%	25.8%	—	—	13.1%	—	—	6.1%

注 中西健一『日本私有鉄道史研究』456～459ページ、ただし単位は1,000円とした。

- (6) この時期の地方鉄道の合理化の内容については、中西、前掲書、三七六―三七九ページにおいて明らかにされている。
- (7) 『東京横浜電鉄沿革史』東京急行電鉄、昭和一八年、三九三ページ
- (8) 東横電鉄、前掲社史、三九四ページ
- (9) 東横電鉄、前掲社史、三九四ページ
- (10) 中西、前掲書、三六〇―三六八ページ
- (11) 以上、東急電鉄、前掲社史、二六一、二七三ページ

(2) 減価償却

第二次世界大戦前の私鉄企業の一般的な状況につづいて、こうしたなかで減価償却がどのように実施されたかを分析しよう。

私鉄企業の減価償却は、のちに指摘するように大正八年の地方鉄道会計規程の制定によって、その計上が制度的に認められることになる。しかし、それ以前にあっても、一般的には周知の明治二〇年前後における海運企業（日本郵船、大阪商船）での減価償却の導入、また明治三〇年代なかばの税務当局と海運企業（日本郵船、大阪商船、東洋汽船）との行政訴訟事件などとおして減価償却の認識が進められていた。したがって、鉄道業にあっても、固定資産の減価をどのように認識するかがはやくから問題となった。

たとえば、佐藤雄能氏は明治期の鉄道業における減価償却についてつぎのような事実をあげられている。「明治四十年我が全国商業会議所委員は、税法整理委員会の所得税修正案中、命令の定むる所に依り経費と見做すべきものに『鉄道業者ノ軌道、車輛、機械ノ減価』の一項を加へんことを發表してあつた⁽¹²⁾」。しかしのこ修正案は実行されるにはいたらなかった。

また、東京鉄道株式会社においては、第5表のような固定資産の耐用年数および残存価額の割合にもとづいて「明治四十一年下期及同四十二年上期に各金五十万円を建設費（即ち鉄道価額）より控除した。基の金額は建設費の約百分の四に該当してゐる、然るに明治四十二年下期は配当を多くしようとする株主の意見に基き填補金を二十万円と爲した」⁽¹³⁾。この半期に建設費の百分の四の控除は、一二年の総合償却に相当するにきわめて大幅なものである。しかし、建設費からの五〇万円の控除は、のちに二〇万円と変更されていることからわかるように、前述の固定資産状況の調査に基づいて減価を認識し、これによって継続的な償却計算をおこなうというようなものではない。むしろ、鉄道の減価償却は、当時の減価償却についての一般的な実践、議論をうけて、きわめて政策的に実施されたと思われる。

私鉄企業への減価償却の制度的な導入は、大正八年八月、地方鉄道会計規程が制定されたことによる。「地方鉄道会計規定第九条第一項には『財産目録ニ記載スル有価証券以外ノ価額ハ実費決算額ヲ超ユルコトヲ得ス』と規定してあるけれど、同条第二項には『財産価額ヲ消却シタルトキハ消却額ヲ原価ヨリ控除シタル残額ヲ以テ実費決算額トス』と規定し尚營業報告書様式附屬第二表損益計算表に純然たる鉄道營業の収支を掲載したる次に、諸利子、社債差損等と同列に財産価額消却金を掲載すべきことを表示して居る、即ち鉄道会計に於ては財産価額の消却を強制しないけれど、経営者に於て任意に消却するは支障なしとし、其の消却したる場合の整理方法を規定した」⁽¹⁴⁾。すなわち、地方鉄道会計規程の規定は、「從來実費決算主義に依るものとし、其の以内にすることを得るか否やは明瞭でなかったのを、之を消却して可なる趣旨を明にし」⁽¹⁵⁾たのであって、減価償却の実施を積極的に規定したものではない。

こうした事情は、当時、減価償却の欠如した官設鉄道会計が私設鉄道にも適用されたため、また鉄道業では同種類

第5表 東京鉄道の耐用年数

財産種別	耐用年数	残存物代価の原価に対する割合
建物	四〇	—
軌道	一〇	〇・一〇
電路	二〇	〇・一二
車体	一五	—
車台	二〇	〇・〇五
電動装置	二〇	〇・〇五
車両備品	一〇	〇・〇五
発電所	二五	〇・一〇
変圧所	二五	〇・一〇
修繕工場	一五	〇・一〇
機械器具	一五	〇・一〇
什器	一〇	—

注 佐藤雄能『鉄道会計研究』89ページ

第6表 機械器具減価償却計算耐久年数表

種類	構造	耐久年数
鉄道機関車、車両	機関車	二五
軌道ノ類	車輛、炭水車 貨車、客車共	二五
電気鉄道車両		一五

注『会計』10巻4号（大正11年1月号）一〇七ページ

で小単位の資産が多数総合されてその主要な固定資産を形成するという特質上、部分的な取替によって全体としての利用価値を維持することができると一般に取替法によって処理されていた⁽¹⁷⁾という現実を反映しての規定であったと思われる。

さらに、大正七年には周知の固定資産耐久年数表が税務当局によって大蔵省内規として制定された。そのなかには第6表のように鉄道業に関する固定資産の耐用年数が規定されている。この規定は、のちにのべる昭和十七年の会社固定資産償却規則の公布されるまで適用された。これによると、

たとえば私鉄企業での重要な固定資産である電気鉄道車両についてみると、その耐用年数は一五年となっている。しかし、たとえば東横電鉄の昭和一六年当時の地方鉄道線の所有電道客車、貨車は、第7表のような構成となっている。この表によると、税法の耐用年数一五年を超過して一六年以上使用している電動客車、貨車は全体の三〇パーセントあまり、また一〇年以上のものは半数にも達していることがわかる。すなわち、大蔵省の内規として定められた電気鉄道車両の耐用年数は、実際の車両の使用年数よりかなり短縮されたものであった。⁽¹⁸⁾

さて、以上のように行政当局による私鉄企業での減価償却の制度的な展開が進められたが、では私鉄企業の減価償却はどのような状況にあったであろうか。

たとえば、昭和一〇年頃より数年間にわたり帝国議会において帝国鉄道会計での減価償却の必要性について議論されたが、そのなかで政府委員は私鉄企業の減価償却の実態についてつぎのように指摘している。「現行の法規上に付きましたは、私設鉄道に対しまして減価償却を強要しては居らないであります。唯会社⁽¹⁹⁾に依りましては自発的に減価償却の如きものをやつて居るものがありますが、未だ其の程度には至つて居りませぬ」。

また、昭和初期に東京市政調査会は、地方鉄道に関する実態調査をおこなったが、このなかで減価償却について結論的につぎのように指摘している。「企業の資産評価に関する問題と併せ主要の地位を占むるは減価償却に関する問題なり。由来企業経営の確實周到を庶幾せんには企業資産の減価償却に関する問題の、忽諸に附すべからざるは素より茲に贅言を俟たざるべしと雖も從來単に思慮ある企業者の間に於てのみ偶々実行する所にかかり、成文上未だ之を規制したる立法の存するなきは、本事業の如く利用価値の減耗比較的著しき各種資産の総合よりなる事業としては、特に甚しく遺憾とせざるを得ざるなり」。⁽²⁰⁾ すなわち、地方鉄道を営む企業にあっては、減価償却は例外的に実施され

第7表 東横電鉄の車両一覧表（昭和16年現在）

電 動 客 車												電動貨車		合 計
車 号	モハ 1	モハ100	モハ120	モハ130	モハ150	モハ200	モハ300	モハ500	モハ510	モハ1000	モワ 1	モト 1		
両 数	10	12	5	3	11	6	10	5	50	22	3	5	142	
構 造	木 造 半 鋼 製	二 軸 二 軸	同 左	同 左	同 左	同 左	同 左	同 左	同 左	同 左	木 造	同 左		
	ボギー車	ボギー車									四輪車			
定 員・荷 重 (トン)	64	110	120	120	120	120	120	120	120	120	7	7		
製 作 年	大正11	大正14	昭和 3	昭和 5	明治44	昭和 2	昭和 2	昭和 3	昭和 6	昭和14	大正13	大正11		
	大正12	大正15			改造 昭和12 昭和16				7 昭和 9 昭和10 昭和11		大正15	大正13		
									10					

注 『東京横浜電鉄沿革史』516～517ページより作表

第8表 減価償却の状況

(単位1000円)

事業者	年 度 和 昭	建設費(A)	減価償却金	減価償却額 累計(B)	B/A %
阪 神 電 気 鉄 道	1 年	37,712		3,539	9.38
	2	44,393	1,256	3,539	7.97
	3	52,653	284	3,727	7.07
	4	61,815	100	3,827	6.19
	5	59,462	188	4,015	6.75
摩 耶 鋼 索	1	679			
	2	682			
	3	677	4	4	0.72
	4	678	3	8	1.22
	5	683		8	1.22

わが国私鉄企業と減価償却

注 『本邦地方鉄道事業ニ関スル調査』東京市政調査会168ページより作表

たにすぎないことを指摘している。しかし、この調査は、以上のように一般には減価償却が実施されていなかったが、ごくわずかな企業において実施されていた実態をしめしている。調査は第8表のように阪神電気鉄道および摩耶鋼索鉄道の減価償却の実施状況をしめている。とくに阪神電気鉄道では減価償却金累計額が建設費の六〇九パーセントにもなっている。ところでこの減価償却金は事業費として、すなわち費用として計上されておりのに指摘する当時の私鉄企業の減価償却が利益処分として計上されていたなかで、「偶々実行する所」であった。しかし、阪神電気鉄道では減価償却金の計上とらんで多額な維持修繕費が計上されている。たとえば、昭和四年、五年の状況をみると支出合計額がそれぞれ七六二万円、七八七万円のうち、維持修繕費一二五万円、二一四万円、減価償却金一〇万円、一八万円となっている。⁽²⁾すなわち、当時、私鉄企業で最も一般的におこなわれていた取替法にも

とづく会計処理としての維持修繕費の計上を補なうかたちで減価償却が実施されていた。維持修繕費の他に減価償却費を計上するということは、阪神電鉄が当時の不況下で一〇パーセント前後にものぼる建設費にたいする益金率をあげていたという高収益性に基礎をおいていたことはいまでもない。さらに、こうした高収益性を基礎に阪神電鉄では昭和五年には費用としての減価償却金の計上に加えて、利益金処分として上半期、下半期ともに一〇万円の減価償却準備金の繰入れをおこなった。この一〇万円は利益金の三・五パーセントあまりの額である。⁽²²⁾

以上のように私鉄企業では減価償却を費用として計上する実務と平行して、減価償却を利益の処分として計上することがおこなわれていた。とくに、減価償却を利益金の処分として処理する実務は、昭和初期には大手私鉄によってかなり一般的におこなわれた。たとえば、参宮急行電鉄では昭和一二年から一四年にかけてほぼ当期利益金にあたる額を利益金の処分としての資産償却金を計上している。⁽²³⁾ また目蒲電鉄でも利益金処分の前段階として償却金を計上している。さらに、すでに示した第2表の諸償却金の計上は、財産価額の償却を営業費と区別するかたちで控除する実務をしめたものである。すなわち、私鉄企業の減価償却は、一般的には費用としての営業費として認識されたのではなく、利益処分として認識された。

つぎに、昭和初期の減価償却の性格を明らかにするため、目蒲電鉄の実態についてもう少し詳しく検討しよう。目蒲田電鉄では、第9表にみるように償却金（減価償却金）⁽²⁴⁾を利益処分の前段階として処理している。すなわち、各部門の収入から支出を控除した益金に利息及配当収入を加算し、これから償却額を借入金利子とならんで控除している。この額が再差引益金（純益金）であり、これを利益処分する。つまり、「利益処分案に表現しない銷却」⁽²⁵⁾としてすなわち益金計算の後の利益金処分の前段階として処理している。こうした償却金の取扱いはい旧東横電鉄においても

第9表 目蒲電鉄の経理状況

(単位1,000円)

種別	昭和元年		2		3		4	
	上期	下期	上	下	上	下	上	下
鉄 道 業 収 入	513	675	672	898	1,044	988	1,027	815
支 出	248	342	323	399	428	456	463	454
益 金	264	332	349	499	616	532	563	361
兼 業 部 門 収 入					102	674	797	825
支 出					68	324	480	422
益 金					33	350	316	402
利 息 及 配 当 収 入								324
借 入 金 利 子	11	18	56	175	303	273	256	362
償 却 金						97		138
再差引益金(純益金)	252	313	293	324	497	511	624	560
平均払込資本ニ対スル 益率%	11.5	11.8	11.4	11.1	11.7	11.5	13.8	11.7
利 益 金 処 分	292	345	325	339	505	544	664	609
内(法定・別途準備金 引当金等)	28	32	15	16	25	31	132	40
(株 主 配 当 金)	218	265	280	289	422	442	452	477
後 期 繰 越 金	31	32	15	17	32	39	47	55
配 当 率 %	10	10	10	10	10	10	10	10

わが国私鉄企業と減価償却

一五八

注 『東京横浜電鉄沿革史』東京急行電鉄(昭和18年), 396~400ページより作表

昭和5年		6		7		8		9		10	
上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下
835	801	814	779	841	779	859	818	886	1,492	1,364	1,303
476	457	453	441	439	441	459	447	474	666	691	711
358	344	361	337	402	337	400	371	411	826	673	591
933	672	709	649	630	797	659	588	530	708	624	749
634	366	393	355	376	506	396	314	314	430	429	472
299	306	315	294	254	290	262	273	216	277	194	276
307	328	345	357	394	392	278	286	266	261	222	212
376	397	404	402	441	413	334	324	290	410	374	366
40	20	40							239		
548	562	577	587	609	607	607	607	604	715	715	714
11.3	11.0	11.4	10.9	11.2	11.1	11.1	11.2	11.1	12.2	11.2	11.2
603	620	630	644	658	662	665	668	669	816	822	831
30	30	31	29	30	31	31	31	31	33	36	36
482	507	512	537	542	542	542	542	542	573	634	634
58	52	57	48	55	58	61	64	64	106	117	124
10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10

昭和11年		12		13		14		15		16	
上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下
1,484	1,143	1,657	1,583	1,922	1,927	2,425	4,409	5,350	5,120	6,169	5,971
784	808	884	976	1,093	1,068	1,280	2,572	2,763	3,143	3,217	4,106
699	605	773	606	829	859	1,145	1,837	2,587	1,977	2,952	1,864
595	1,065	769	1,387	1,941	1,511	1,437	7,554	8,818	8,731	7,836	8,757
401	776	512	925	1,409	1,033	961	5,199	6,715	5,774	5,757	6,126
193	289	256	461	532	478	476	2,355	2,103	2,956	2,078	2,630
210	195	216	143	214	239	230	1,446	1,310	1,148	1,356	944
388	379	439	385	389	379	385	1,524	1,361	1,590	1,598	1,554
		100	100	200	200	300	1,055	800	800	800	800
715	710	707	726	986	997	1,167	3,060	3,572	3,692	3,988	3,085
11.3	11.1	11.1	11.2	11.6	11.7	13.7	12.1	13.8	14.0	15.1	11.7
847	848	849	869	1,156	1,174	1,290	3,603	4,233	4,384	5,148	4,306
37	36	36	37	80	80	200	310	830	335	400	350
634	634	634	645	850	850	850	2,522	2,581	2,627	2,312	2,364
138	142	142	149	176	194	180	661	692	817	1,221	1,278
10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	9	9

昭和一〇年から一四年にかけてみられる。⁽²⁶⁾

さて、第9表によると、目蒲電鉄ではまず昭和三年下期および昭和四年下期から六年上期にかけて償却金を計上し、つづいて昭和九年、さらに昭和一二一年以降に償却金を計上している。こうした償却金の計上を、すでにみた私鉄企業の一般的な状況および目蒲電鉄の収益状況を検討しながらみてみよう。

第1表によると、私鉄企業は大正末期より利益率が急速に低下し、目蒲電鉄が償却を実施した昭和三、六年は、この低下傾向が昭和七年の悪化の頂点に達する過程にあった。ところが目蒲電鉄はこの時期に第9表からわかるように鉄道業の収益性の低下にもかかわらず兼業部門の収益力の向上によって高い時には一五パーセント、低い時でも一〇パーセント前後の建設費興業費に対する益金をあげている。こうした状況のなかで目蒲電鉄は償却を実施することによって、第9表によると平均払込資本ニ対スル益率を一一パーセント台におさえ、継続して実施してきた一〇パーセントの配当をおこなっている。すなわち、私鉄企業の一般的な利益率の低下のなかで、利益率を高い水準に維持しながら、一〇パーセントの継続的な配当をおこなうための平均払込資本ニ対スル益率（一一パーセント台）を償却費の計上によって算出した。

なお、目蒲電鉄は、昭和九年下期に益金合計の二一パーセントにも達する二四万円の償却を実施したが、これは池上電鉄の合併による収益を基礎におこなわれた。

さらに、前述の鉄道業の合理化、および兼業部門の収益の上昇によって、昭和一二一年頃より、利益率（建設費興業費に対する益金割合）が急上昇している。この時期には、第1表からわかるように私鉄企業は一般的に利益率が上昇しているものの目蒲電鉄では一一～一四パーセントときわめて高い水準にある。こうした状況のなかで償却金を計上

することによって、昭和五年当時と同様、もしくは若干高く平均払込資本ニ対スル收益率を一一・一五パーセントにさえ、これによって一〇パーセントの配当を継続していることがわかる。とくに昭和一三年から一六年にかけては、益金合計の一四パーセントから二五パーセントにも達する額を償却金として計上している。

以上のように目蒲電鉄の状況を検討してみると、私鉄の一般的な利益率をはるかに上回る収益性を基礎としながら償却の実施によって長期的に安定した一一パーセント台の平均払込資本ニ対スル收益率を算出し、これによって長期的に安定した一〇パーセントの配当を継続してきた。すなわち、目蒲電鉄では社会的には必要にして十分な一〇パーセントの配当のための論拠として、再差引益金（純益金）を算出した。このために政策的、弾力的に償却金が計上された。

こうした目蒲電鉄の一〇パーセントの配当は、第10表から明らかなように、当時の私鉄企業の一般的な状況からみればきわめて高い水準にあったとはいえ、目蒲電鉄の収益力からすれば償却金の計上によって低い水準におさえたいえよう。償却金の計上は以上のように大手私鉄の純益金を相対的に小さく表示する役割をもっていた。

なお、以上のような減価償却費の計上について、とくに後に検討する第二次世界大戦後の減価償却との関連で付言しておく、戦後の大手私鉄の減価償却問題は、近代会计学の導入のもとで費用を拡大するという機能が重要な内容となって展開される。このことは大手私鉄にとって賃金、税金等を節約する役割をもつことになるが、とりわけ運賃の値上げの重要な論拠をつくる。しかし、当時にあつては、基本的には鉄道業の固定資産会計が取替法によっておこなわれていたこと、また当時の封建的、絶対主義体制のもとでの不況にあつては会計による経営不振および赤字の創出が合理化遂行の不可欠の手段ではなかったこと、また当時私鉄企業は経営不振をぬけだすために自動車、国鉄お

第10表 地方鉄道・会社配当状況

年 度	10%以上 社 %	6 %以上 社 %	6 %未満 社 %	無 配 当 社 %	建設利息 社 %	合 計 社 %
昭和1年	45 (20)	56 (26)	90(41)	29(13)	—	220 (100)
3	43 (18)	45 (19)	113(48)	34(15)	—	235 (100)
5	(9)					
7	6 (3)	15 (5)	57(22)	184(69)	3 (1)	265 (100)
9	9 (3)	36 (11)	78(24)	197(61)	2 (1)	322 (100)
11	8 (3)	37 (14)	66(26)	143(56)	2 (1)	256 (100)
13	9 (4)	40 (16)	65(26)	133(54)	—	247 (100)
15	9 (4)	57 (25)	73(32)	90(39)	—	229 (100)

注 中西健一『日本私有鉄道史研究』358ページ、『東京急行電鉄50年史』17ページ、佐藤能雄『鉄道会計研究』157～158、170～171ページより作表

よび私鉄相互間ではげしい運賃値下げ競争を展開するにいたり、²⁷⁾この点からも減価償却によって費用を拡大することが第一義的な重要性をもっていなかったと考えられる。

すなわち、当時の減価償却は第一義的には配当政策の視点から展開されていたと考えられる。この配当政策の視点からすでにみた分配可能利益を算出した。この処分利益の算出は内部留保を促進し、企業の資本蓄積をおしすすめ企業基盤を充実させたが、このことは高株価を維持させるという意味をもっていた。株価の状況を目蒲電鉄についてみると、従来からの旧株式は継続的な一〇パーセントの配当にもかかわらず昭和六年下期には底をつき五一円（額面五〇円）となったが、その後の内部留保の進展にともない上昇をつづけ昭和一五年上期には八八円にもなった。²⁸⁾

ところで、償却金の計上は実質的には内部留保を意味しており、私鉄企業の資本蓄積をおしすすめるものであったが、東横電鉄の社史はこうした状況を、「社内留保を多くすると共に、実質的には利益処分案に表現しない鎖却を行ひ、他社に誇り得

る賢実な決算をなしてゐる⁽²⁹⁾と表現している。さらに、償却が以上のように利益留保の意味をもつものであるという認識は、より具体的には東横電鉄社長であつた五島慶太の昭和一三年下期の營業成績についてのつぎの評価によく示されている。「東横電鉄は、総計二、一〇四、〇〇〇余円の利益金をあげ、鐵道業の通例に従つて諸償却を行はざる場合は優に一割三分の配当を為し得るのであります。然し、堅実なる計算を採用し、諸償却金五〇〇、〇〇〇円を控除した上、一分増の年九分の配当を致しました。又、目蒲電鉄は総計一、一九七、〇〇〇余円の利益を挙げて諸償却金二〇〇、〇〇〇円を控除し、従来通り一割の配当を繼續しました。此の両社の諸償却金を合せると、半期七〇〇、〇〇〇円、年額一、四〇〇、〇〇〇円に達します。日本全国に鐵道事業多しと雖も、純營業益金を以て年額一、四〇〇、〇〇〇円の借金償還能力を持つ会社は、吾が東横、目蒲兩電鉄を措いて他にはありません⁽³⁰⁾」。

以上のような減価償却の計上は、大手私鉄にあつては昭和一〇年前後には一般的に実施されるようになった⁽³¹⁾。この減価償却の導入がすでにみた行政当局による減価償却の制度的な展開に先導されながらなされたことは、その実施過程から明らかである。しかもその場合、行政当局による制度的な保証のもとで、私鉄の一般的な不況を背景としながら、大手私鉄の高収益を相対的に小さく表示し資本蓄積を達成するものとして展開された。

その後、減価償却はわが国の戦時体制への移行にともないつぎのように展開する。すなわち、わが国經濟の国家的統制と平行して、またそれをささえるものとして昭和一四年に価格等統制令、翌一五年には会社經理統制令が制定、施行された。これにつづいて昭和一七年には、会社固定資産償却規則が公布された。この会社固定資産償却規則は、「会社經理統制令……第三十一条の規定ニ依ル会社ノ固定資産ノ償却ニ關シテハ本令ノ定ムル所ニ依ル」（同規則第一条）と規定されているように、經理統制上の償却規則である。しかし、實質的には大藏省内規による固定資産耐用

年数表にかわるものであり、税務上の償却規則の公布でもあった。⁽³²⁾

会社固定資産償却規則では、一定の耐用年数および残存価額一〇パーセントによる定額法および定率法による償却が規定された(同規則四、六条)。その場合、地方鉄道事業および軌道事業については、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、こうして算出された「標準償却額ヲ下ラザル金額ノ償却ヲ為スベシ」(同規則第二条)と償却が強制された。しかし附則において、地方鉄道事業、軌道事業などを営む企業においては標準償却額(償却節囲額)の五〇パーセント、その他一般の企業では七〇パーセントを償却の最低限として規定した(同規則第一五条)。すなわち、私鉄企業では、土地以外の一切の固定資産について耐用年数三〇年の総合償却の範囲額のうち、その五〇パーセントを最低限として強制償却が規定された。

さらに、会社固定資産償却規則では、従来の耐用年数にくらべて有形固定資産については二割程度も短縮したとい⁽³³⁾う。地方鉄道事業における三〇年の総合償却は、戦時体制のもとでの政策的な耐用年数であって、昭和二年の会社經理統制令の廃止につづいて昭和二年には改正され終戦後の通常事態に即応するよう耐用年数四〇年の総合償却となった。

さて、政策的に短縮された耐用年数による強制償却は、戦時経済体制のもとで「各企業は出来るだけ多く償却を行ふを欲する状態にあり、経営困難のため減価償却の困難を訴へてゐなかつたのが一般的状況であつたから」、⁽³⁴⁾当時の企業行動を拘束するという性格のものではなく、戦時下での資本蓄積を保証するものとして機能した。大手私鉄にあつても、たとえば東武鉄道では昭和十七年に三二八万円の減価償却費を営業費として計上している。この償却額は、経費全体の一六・五パーセントにもおよぶ額である。⁽³⁵⁾

以上のように第二次世界大戦前における私鉄企業の減価償却の状況を検討してみると、とくに昭和初期にあつては行政当局の減価償却の制度的な展開に先導されながら、しかも基本的には取替法による固定資産会計を基礎としながら、利益金の留保を目的としてきわめて政策的に減価償却を実施してきた。大手私鉄による償却の導入は、中小私鉄企業との収益力の格差を小さく表示するという役割をもちながら、またそれによって利益を留保するという機能をもっていた。

さらに、戦時体制下の償却規定によって、減価償却の実施は強制され、多額な減価償却を実施した。

- (12) 佐藤雄能『鉄道会計研究』昭和二年八八ページ
- (13) 佐藤、前掲書、八九ページ
- (14) 佐藤、前掲書、九九～一〇〇ページ
- (15) 佐藤、前掲書、六ページ
- (16) 高寺貞男『明治減価償却研究史』七六ページ
- (17) 『東武鉄道六十五年史』（東武鉄道、昭和三九年）五七一ページ
- (18) 付言しておく、つぎに指摘する帝国鉄道会計の減価償却についての議論のなかで、車両の減価償却費の試算をおこなっているが、このばあい電気機関車の耐用年数は二〇年となっている（『帝国鉄道会計と減価償却』鉄道省、昭和一六年、二五一ページ）。
- (19) 第七三一回帝国議会貴族院予算委員会（昭和一三年二月）での政府委員鈴木清秀氏の発言『帝国鉄道会計と減価償却』鉄道省経理局主計課、一七八～一八八ページ
- (20) 『本邦地方鉄道事業ニ関スル調査』東京市政調査会、昭和七年、一六七ページ
- (21) 東京市政調査会、前掲書、一二八ページ
- (22) 東京市政調査会、前掲書、一四三ページ

- (23) 『50年のあゆみ』(近畿日本鉄道、昭和三五年)一八一ページ
- (24) 第9表の償却金は、東京市政調査会の前掲書では減価償却金となっている(同書二四一ページ)
- (25) 東横電鉄、前掲社史、三九五ページ
- (26) 東横電鉄、前掲社史、四〇四～四〇五ページ
- (27) この間の事情については、中西、前掲書四四四～四四八ページに詳しい
- (28) 東横電鉄、前掲社史、四一〇～四一一ページ
- (29) 東横電鉄、前掲社史、三九五ページ
- (30) 東横電鉄、前掲社史、二九〇ページ
- (31) 東武鉄道、前掲社史、五七一ページ
- (32) 木村和三郎『減価償却研究』一七九ページ
- (33) 木村、前掲書、一七二ページ
- (34) 木村、前掲書、一七〇ページ
- (35) 東武鉄道、前掲社史、五七九、五八一ページ

三 戦後の減価償却

(1) 私鉄企業と強蓄積

第二次世界大戦後の私鉄企業の減価償却の性格を検討するために、まず私鉄の一般的な状況について検討しておく。

戦前の私鉄企業は、とくに戦時経済体制への移行にともない、すでにみたように国家の経済政策のもとで、強力な輸送力を形成してきた。この過程は、一面では大手私鉄企業の買収、合併による資本集中の過程であった。戦後、以

上のように形成された私鉄独占資本は、東京急行電鉄および近畿日本鉄道などのように、一部の、形式的な分離はあったものの、基本的には継続された。⁽³⁶⁾すなわち、とくに戦時経済政策のもとで達成されたわが国私鉄企業の独占体制は、基本的には戦後へ引継がれ、戦後の私鉄企業の資本蓄積の過程を方向づけた。

さて、第二次世界大戦における米軍の爆撃が設備能力のいちじるしい破壊をもたらしたことは周知のところであるが、私鉄企業の状況を示す資料として第11表をみよう。第11表は、客車および貨車の運行キロを示したものである。

これによると、昭和一九、二〇年度にかけて、客車キロ、貨車キロとも減少し、二〇年度には両者の合計で昭和一八年度の五八パーセントにまで減少している。こうした戦災による運行能力の減少を始点として、戦後の私鉄企業はどのような歩みをたどったであろうか。戦後私鉄企業の状況をつぎに、第12表および第13表によって、長期的な動向としてみよう。

私鉄、国鉄、乗合自動車（バス）の旅客輸送実績を第12表にしめす。まず全体的にみると、戦後のモータリゼーションの結果、乗合自動車の旅客輸送がいちじるしく増加してきており、昭和四九年には二五年の一四倍にもなっている。これにたいして、国鉄、私鉄は、昭和二五年の実績の三倍あまりとなっている。ところで、私鉄企業の状況を見ると、とくに昭和三〇年代に入ってから増加がいちじるしいことがわかる。しかも、この増加はもっぱら一〇数社からなる大手私鉄の輸送実績の増大からなっている。昭和三十一年から四九年までに大手私鉄では旅客輸送実績は二・七倍にも増大しているのに対して、中小私鉄では一・五倍になっている。すなわち、わが国私鉄の運送実績の増加は、大手私鉄の輸送力増大にもとづくものであることがわかる。

さらに、こうした事情を別の視点から検討するため、第13表をしめそう。第13表は私鉄企業の鉄軌道にかかわる固

第11表 地方鉄道車両キロ

(単位1,000キロ)

年 度	客 車 キ ロ	貨 車 キ ロ	合 計
昭和18年	556,636	141,686	698,322
19	400,210	98,141	498,351
20	344,440	61,969	406,408
21	408,966	63,122	472,088
22	441,280	69,104	510,286

わが国私鉄企業と減価償却

注 『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) 各年度版より作表

定資産、営業収益および従業員数をしめたものである。これによると、固定資産および営業収益については前述の旅客輸送実績に対応して増加してきており、この場合にも大手私鉄の増加が顕著なものとなっている。とくに大手私鉄ではのちに指摘する第一次と第四次にわたる輸送力増強計画(昭和三十六(五一年度)に対応して、固定資産および営業収益が増大してきている。大手私鉄では昭和三十六年度から四五年度にかけて、固定資産では五倍、営業収益は四・一倍にも増大している。これにたいして、中小私鉄では同期間に固定資産二・九倍、営業収益二・九倍となっており相対的には低い増加率となっている。また従業員数では大手私鉄、中小私鉄とも減少してきており、とくに中小私鉄はその減少がいちじるしい。したがって、労働者の状況を示す一つの指標である労働装備率および一人当りの営業収益は、昭和三十六年のそれにくらべて、全体でそれぞれ五・六および四・八倍にもなっている。この場合、とくに大手私鉄では莫大な設備投資による合理化、また中小私鉄では人員削減による合理化によって労働装備率、一人当り営業収益を増加させてきた。

とくに、わが国私鉄の輸送実績の七〇パーセント以上をになう一〇数社からなる大手私鉄の設備投資は、減価償却問題を検討するにあたって、きわめ

第12表 旅客輸送実績

(単位億人キロ)

年 度	私 鉄	大手私鉄	中小私鉄	国 鉄	乗合自動車
昭和11年	147	78	68	262	39
21	388	218	169	874	28
23	368	222	145	819	41
25	364	239	125	691	83
27	396	248	145	804	124
29	425	266	158	870	173
31	472	304	168	980	275
33	533	351	182	1,062	343
35	603	401	201	1,239	439
37	697	489	208	1,411	543
39	776	570	206	1,641	760
41	829	623	206	1,757	839
43	889	690	199	1,848	953
45	990	758	232	1,897	1,028
47	1,024	779	245	1,973	1,082
49	1,084	825	259	2,155	1,157

わが国私鉄企業と減価償却

一七〇

注 (1) 中小私鉄には鋼索、モノレールを含む

(2) 『私鉄統計年報』(運輸省鉄道監督局)より作表

第13表 固定資産，収益，人員の推移

(単位10億円)

わが国私鉄企業と減価償却

年 度	鉄軌道固定資産					鉄 軌 道 収 益					鉄軌道人員数 千人							
	私合	鉄計	大私	手鉄	中私	小鉄	私合	鉄計	大私	手鉄	中私	小鉄	私合	鉄計	大私	手鉄	中私	小鉄
昭和21年		1					1						130	注				
23		4					14						141					
25		30					26						138					
27		44					37						128					
29		84					45						123					
31		99	77		22	63	48		14	98	69	29						
32		110	82		28	69	50		19	97	63	34						
33		120	90		29	72	53		19	99	64	34						
34		134	104		30	82	61		20	99	65	33						
35		144	112		32	89	67		22	101	66	34						
36		163	123		40	102	77		24	99	63	35						
37		180	137		43	115	88		27	99	64	34						
38		213	170		43	132	104		27	99	66	32						
39		242	195		47	143	113		29	100	67	32						
40		261	211		49	154	121		32	100	69	31						
41		293	243		50	186	151		35	100	69	30						
42		334	280		54	197	160		36	97	68	29						
43		385	324		60	207	169		38	95	68	27						
44		472	402		79	222	180		42	93	67	25						
45		532	442		90	259	210		49	88	64	23						
46		582	488		94	292	241		50	84	62	21						
47		624	521		103	308	253		55	82	61	20						
48		673	560		113	325	264		60	80	60	20						
49		735	617		117	393	322		71	81	61	19						

注 (1) 人員数の昭和21～29年については、公営企業を含む値である

(2) 『鉄道統計年報』(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)，『私鉄統計年報』(運輸省鉄道監督局) より作表

て重要な意味をもつことになる。大手私鉄では「(3)設備投資と資金の源泉」で指摘するように、昭和三六年から三八年にわたる第一次三カ年計画、昭和三九年から四一年にわたる第二次三カ年計画、昭和四二年から四六年にわたる第三次五カ年計画なる輸送力増強計画にもとづき、それぞれ一、二七〇億円、一、四五二億円、四、四三三億円の設備投資をおこなってきた。さらに昭和四七年から五一年にかけて第四次五カ年計画を実施中であり、七、一二三億円の設備投資を計画している。前述の大手私鉄に集中した固定資産の増加および輸送実績の増大は、こうした私鉄独占資本の長期的な計画のなかに位置づけられたものである。

(36) 東急電鉄は昭和三年の会社再編成によって京浜急行電鉄、小田急電鉄、京王帝都電鉄に分離した。また近畿日本鉄道は昭和二年に南海電気鉄道を分離した。