



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	寿都鉄道の継続企業性：減価償却分析を通じて
Author(s)	中村, 将人
Citation	地域経済経営ネットワーク研究センター年報, 9, 61-74
Issue Date	2020-03-30
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/78866
Type	departmental bulletin paper
File Information	130_REBN_09_061.pdf



図1 寿都鉄道・国有鉄道路線図

ってもらうことを前提に、当面の輸送手段確保のために地元資本によって敷設したと言われる。これが事実であれば、寿都鉄道は当初より会社の清算を予定した企業（当座企業）であったことになる。この場合、会計学上極めて興味深い論点が呈されることになる。

鉄道業は資本の有機的構成が高度化した業種であるから、そこでは固定資産会計、とりわけ減価償却が問題となる。減価償却は、戦前期においては主に固定資産取替のための自己金融手段とみなされ、今日では「適正な」期間損益計算のための原価配分手続とみなされている。いずれにせよ、その背景にあるのは、清算を予定しない企業（継続企業）であることを前提に会計を実施するという「継続企業の公準」である。当座企業では減価償却を実施する意義が失われることになるが、換言すると、減価償却実務はその企業の継続企業性を読み解く上での重要な指標となる。

本稿は、戦前期²⁾における寿都鉄道を俎上に載せ、減価償却実務の分析を通じて、同鉄道における継続企業性の模索について検証することを目的とする。

II. 先行研究

ここでは先行研究を、1. 寿都鉄道に関するもの、2. 減価償却に関するもの、3. 鉄道経営と補助金に関するものに分類して概観する。1、

2については本稿の目的に鑑みれば説明を要さないであろうが、3については特に説明を加えたい。

詳細は後述するが、寿都鉄道は存在していた期間のうち、そのほとんどの年度において赤字であった。それを補填した上で配当・役員賞与・内部留保などの原資となったのは、政府や北海道庁からの補助金であった。戦前期の減価償却方法として、利益処分により減価償却額を積立金として内部留保する方式が実施されており、赤字企業でかかる減価償却を実施するには、補助金なくしては不可能であった。このため、鉄道業に対する補助金制度やその実態を把握することは、寿都鉄道のみならず戦前期の鉄道業全般の減価償却を論じる上で不可欠である。

1. 寿都鉄道に関するもの

寿都鉄道については、在野の研究者による先行研究が幾つか存在するが、その多くは鉄道車輛に関するものである。それ以外のものとしては、山本（2014）および柴田（2018）が挙げられる。

山本（2014）は、寿都町の歴史について新聞記事などの一次史料や関係者へのインタビュー調査に基づきまとめたものであり、その一部が寿都鉄道に割かれている。同鉄道敷設の経緯から廃線までの歴史について詳細に調査しており、特に大正期の設立過程に関する記述では、当時の政治との関係についても考察されている。

柴田（2018）は、寿都鉄道の財務諸表を用い、第二次世界大戦後から清算までの同鉄道の財務状況を調査している。同鉄道は開業以来ほぼ赤字で、1950年代の資産再評価を経て債務超過状態は脱したもの、国有鉄道への「分割承認連絡運賃」の返済が滞ったまま運行休止に至った過程が示されている。

しかし、いずれの研究も戦前期における寿都鉄道の減価償却には触れていない。

2) 本稿での「戦前期」は、1918（大正7）年の寿都鉄道設立より1940（昭和15）年までの期間とする。分析対象をこの期間に限定した最大の理由は、後述するように1941（昭和16）年～1946（昭和21）年前半までの会計報告書が散逸してしまっているという消極的なものである。一方で、この時期は会計規制の緩やかな時期であり、会計実務に経営者あるいは会計担当者の内生的な着想が反映されやすかった（この点については、中村（2019）、pp.4-10を参照されたい）。ここに、分析対象をこの期間に限定した積極的意義を見出すことができる。

2. 減価償却に関するもの

減価償却に関する先行研究は数多く存在するが、寿都鉄道が存在した大正・昭和戦前期の減価償却制度・実務を取り上げた研究として、久野（1971a）、（1971b）、（1972a）、（1972b）、大橋（1985）、小野（2008）、青地（2014）が挙げられる。

久野（1971a）、（1971b）、（1972a）、（1972b）では、明治・大正・昭和戦前期における多くの企業の減価償却実務を検証している。その結論として、明治・大正期には利益処分において「減価償却積立金」を計上する方式を採用しており、昭和期に入ると次第に償却費が費用項目として計上されるようになるが、政策的な「ラウンド・ナンバー」の金額が計上されていたことを指摘している（久野（1972b）、p.77）。

大橋（1985）は、私鉄の減価償却は1919（大正8）年の地方鉄道会計規程によって制度上認められたが、これは明治後期以降の減価償却についての議論を受けて政策的に実施されたものであると論じている。また、上記規程は減価償却を容認するものの積極的な実施を規定するものではなく、多くの私鉄は基本的に取替法を採用し、減価償却は大手私鉄によって昭和初期より実施されたとしている。さらに、その減価償却も第一義的には配当政策の視点から展開されたとして述べている（大橋（1985）、pp.85-98）。

小野（2008）は、株式会社の所有構造と減価償却行動の関係性について実証分析を行っている。小野は株式会社を「法人大株主企業（財閥系企業）」、「所有経営者企業」、「専門経営者企業」に分類し、「所有経営者企業や専門経営者企業では、「利益比例償却」という一定の関数関係の様相が析出されたのに対して、法人大株主企業では必ずしも償却前利益水準と減価償却水準との間にそのような関係は見出されず、寧ろ「利益〔水準〕に悲感応的な安定した償却」がなされていた（小野（2008）、p.151。なお、引用文中の「」は、小野による宮島（2004）、p.161からの引用である）」と論じている。

青地（2014）ではまず、「1920年代の非財閥系日本企業は、①金融資産に限らず「資産の時価評価」を広範に行い、②それを利用するなどして高配当に走り、③その結果、減価償却や利益留保をおろそかにし、ゴーイング・コンサーン（継続企業）としてきわめて未成熟な存在であった（青地（2014）、p.177）」と論じている。その後、戦時期に至る企業のゴーイング・コンサーン化を検証するに当たり、指標として減価償却率と内部留保金比率を挙げている。減価償却率を採用した理由として、「購入などによる固定資産の価額を一会計年度の全額費用とするのではなく、耐用年数にわたって平準化しようとするものであり、そのような計画的な発想の中に、事業を長期存続ならしめようとする当該企業の姿勢を窺うことができるのである（青地（2014）、p.179）」と述べている。なお、青地は1920年代の企業を「未熟な継続企業」、「不完全な継続企業」と表現したが、期間損益計算の観念が全く欠如していた当座企業とはみなしていないことに注意が必要である（青地（2014）、pp.153-154）。

3. 鉄道経営と補助金に関するもの

鉄道経営と補助金に関する先行研究として、関谷（2014）が挙げられる。関谷（2014）では、1916（大正5）～1935（昭和10）年の中部圏における地方鉄道への政府補助金について分析し、対建設費益金³⁾年5分に達しない不足分を補填するために政府補助金が支給されており、これを配当に充当する鉄道会社もあったことを指摘している。ここで興味深い点は、関谷が補助金制度の趣旨について「鉄道建設は建設費に莫大な初期投資が必要とされるが、これを償還するための利益が不足すれば、政府がそれ

3) 当時の「建設費」という語は、単年度の費用ではなくこれまでの累積額、すなわち固定資産を指すものである（青地（2014）、p.149）。また、当時の「益金」という語は、利益（＝収益－費用）を指すものである（中村（2019）、p.iv）。

を補填するというものである（関谷（2014），p.59）」と述べ、補助金の目的は減価償却費相当額の補填であるとの理解を示している点である。補助金の支給基準を建設費に対する益金の割合としていることを鑑みると、正鵠を射ていると言えよう。

その後、北恵那鉄道を事例として取り上げ、補助金と企業行動の関係について分析している。同鉄道は1922（大正11）年設立・1924（大正13）年開業の岐阜県における局地鉄道であり、寿都鉄道と同様、政府補助金を差し引くといずれの期も赤字であった。北恵那鉄道は開業以来、地元住民からの路線延長（下付知～下呂間）の要望に対して消極的姿勢をとっていたが、1927（昭和2）年に一転して鉄道省に路線延長を申請した（ただし、1931（昭和6）年に却下）。また、1932（昭和7）年に他社が同区間に一部並行する自動車路線を開業すると、1934（昭和9）年には同区間の自動車路線の申請を行った。関谷はこれらの行動の理由を、補助金がなくなったことから新規事業に取り組む必要性が生じたためとし、ここに補助金の弊害を指摘している（関谷（2014），pp.56-76）。

以上の先行研究を最大公約数的にまとめると、次のようになる。戦前期における寿都鉄道の会計に直接的に言及した研究は存在しない。しかし、他企業における減価償却実務の分析によると、戦前期の減価償却は利益処分形式による方法が主流であり、配当政策との関連から「ラウンド・ナンバー」あるいは償却前利益に感応的な金額が計上される傾向にあった。安定

した減価償却は継続企業性を示す指標であり、ここから戦前期の企業は「未熟な継続企業」であったと言える。ただし、法人大株主企業では安定的な減価償却が実施される傾向にあった。なお、当時の鉄道に対する補助金の目的は減価償却費相当額の補填にあったが、それを配当として社外に流出させる企業も存在した。

III. 私有鉄道関連法規の変遷

寿都鉄道の具体的な分析を行う前に、私有鉄道関連法規の変遷について把握しておく必要がある。ここでは、一般的な法規・補助金に関する法規・会計に関する法規に分けて概観する（表1）。

1. 一般的な法規

私有鉄道に関する最初の一般的法規は、1887（明治20）年の「私設鉄道条例」である。その後、1900（明治33）年には「私設鉄道法」が制定され、私有鉄道に関する法規は、より詳細かつ厳格なものとなった。私有鉄道は株式会社によってのみ経営を許され（第2条）、発起には仮免許・本免許の二段階審査が必要であり（第4-13条）、運賃設定は主務大臣の規制を受けていた（第57-61条）。

1906（明治39）年以降の鉄道国有化以後、私有鉄道は地方交通の供給を担うことになるのであるが、上記のような私設鉄道法の厳格さが新たな免許出願を躊躇せしめた。このため、1910（明治43）年には規制の緩やかな「軽便鉄道法」が制定された⁴⁾。「軽便鉄道」とは、

表1 近代期日本の私有鉄道会計法規

制定年	一般的な法規	補助金に関する法規	会計に関する法規
1887（明治20）	私設鉄道条例		
1900（明治33）	私設鉄道法		私設鉄道株式会社会計準則
1910（明治43）	軽便鉄道法		軽便鉄道会計準則
1911（明治44）		軽便鉄道補助法	
1919（大正8）	地方鉄道法	地方鉄道補助法	地方鉄道会計規程
1920（大正9）		北海道拓殖鉄道補助に関する法律	

出所：筆者作成。

一般に日本の標準的な軌間である 1,067mm よりも狭い軌間の鉄道を指すのであるが、同法では軌間については何も規定されなかった。免許は一度の審査で下付され、企業形態・運賃設定に関する規定は存在しなかった。このため、私設鉄道法に基づいた既存の鉄道会社が同法に指定変更を行っている。その後 1918（大正 7）年に至ると、私設鉄道法を適用する企業は皆無となったため、私設鉄道法と軽便鉄道法を折衷させるかたちで、1919（大正 8）年に「地方鉄道法」が制定された（老川（2016），pp.35-40）。

寿都鉄道は 1918（大正 7）年に軽便鉄道法に基づいて免許出願しているが、上述の通り同法は翌年に廃止され、地方鉄道法が新たに制定されているため、事実上は地方鉄道法に基づいた鉄道である。

2. 補助金に関する法規

地方への鉄道普及の一助となった軽便鉄道法であるが、実際に軽便鉄道の普及に寄与したのは、1911（明治 44）年に制定された「軽便鉄道補助法」であったとされる。同法は軌間 762mm 以上の軽便鉄道を対象とし、建設費に対する利益が 5% に満たない場合、営業開始から 5 年間（1914（大正 3）年の改正で 10 年間に延長）は不足額を政府が保証することを規定していた。同法は 1919（大正 8）年の地方鉄道法制定に伴い、「地方鉄道補助法」に改正されている（老川（2016），pp.38-40）。

地方鉄道補助法はその後数度にわたって改正されており、その度に補助内容が変更されている⁵⁾。1919（大正 10）年の改正では、建設費

に対して 5% の補助金を支給することができるが、建設費に対する利益率が 2% を超えるときはその超過額を補助金から控除する（すなわち、建設費に対する利益率が 7% に達するまで補助金を支給する）とされた。その後、1933（昭和 8）年の改正では上限が 6% に、1937（昭和 12）年の改正では 4% に引き下げられている。また、1937 年の改正で営業開始後 10 年という制限は撤廃され、新たに 5 年間補助金を受給できることとなり、1942（昭和 17）年の改正でさらに 5 年間延長された（日本国有鉄道（編）（1971），pp.165-166，日本国有鉄道（編）（1973），p.868）。

また、北海道の鉄道に関しては、1920（大正 9）年に「北海道拓殖鉄道補助に関する法律」が、1922（大正 11）年にはその施行令が制定された。これによって、北海道拓殖のために必要と認められた鉄道・軌道に対して、営業開始日から 5 年間は建設費に対して 3%（損失がある場合にはさらに 1%）の補助金を北海道拓殖費から支給することが定められた。補助金支給期間は、1924（大正 13）年の改正で 10 年、1927（昭和 2）年の改正で 15 年に延長された（北海道（編）（1972），pp.591, 1125）。1937（昭和 12）年の改正では政府が必要と認めた場合にさらに 5 年の延長が認められ（昭和 12 年法律第 48 号）、1941（昭和 16）年の改正で延長期間が 10 年となった（昭和 16 年法律第 45 号）。すなわち、最長では 25 年間補助金を受給することができたのである。

寿都鉄道は両法の適用を受けており、地方鉄道補助法による補助金は「政府補助金」、北海道拓殖鉄道補助に関する法律による補助金は「拓殖補助金⁶⁾」という勘定科目で会計報告書に計上されていた。

4) 渡邊恵一は、軽便鉄道法が制定された、より具体的な事情として、私設鉄道法による出願を敬遠した新規の民営鉄道が内務省所管の「軌道」として出願するようになったため、民営鉄道の再編を企図したと指摘している（渡邊（1990），pp.113-115）。

5) 以下では、寿都鉄道に影響を与える改正のみを取り上げている。

6) 第 8、9 期（1922 年上下）は「拓殖費補助金」、第 10-12 期（1923 年上下、1924 年上）は「道庁補助金」という勘定科目で計上されている。

3. 会計に関する法規

1887（明治20）年の私設鉄道条例には、固定資産に関する収支を計上する「資本勘定」と固定資産の維持や営業に関する収支を計上する「収益勘定」の設置が規定されていた。しかし、この規定は大雑把であったため、1900（明治33）年の私設鉄道法に併せて、「私設鉄道株式会社会計準則」が制定された。また、1910（明治43）年の軽便鉄道法制定に伴い、「軽便鉄道会計準則」が公布された。両準則について重要な点は、鉄道経営者は「此準則に準じて会計に關する規程を設け、監督官廳に届出で其規程に依り會計を整理（佐藤（1917）、p.2）」するのであり、各鉄道会社が直接的に両準則によって規制されるのではないということである。また、両準則には減価償却に関する特段の規定は存在しなかったが、同時代の私有鉄道会社が減価償却を行っていたことを鑑みると（久野（1971b）、pp.24-25）、決して減価償却を禁止するものではなかったことがわかる。

1919（大正8）年の地方鉄道法制定に伴い、会計法規についても新たに「地方鉄道会計規程」が制定された。地方鉄道会計規程は準則と異なり、私有鉄道の会計を直接的に規制するものである（佐藤（1928）、pp.1-2）。ここでは、「財産價額ヲ消却シタルトキハ消却額ヲ原價ヨリ控除シタル殘額ヲ以テ實費決算額トス（第9条2）」と規定されており、明確に減価償却が容認された。

なお、鉄道業に限ったことではないが、1918（大正7）年に大蔵省内規として、主秘第177号主税局通牒「固定資産ノ減価償却及時価評価損認否取扱方ノ件」が各税務監督局に通達され、主税局作成の「固定資産堪久年数表」に基づいた減価償却額を損金算入の限度とすることが定められている（濱沖（2005）、pp.67-69）。地方鉄道会計規程における減価償却の容認は、かかる税務行政との関係によるものであると考えられる（中村（2019）、pp.175-177、192-196）。

IV. 減価償却の方法

戦前期の日本においては、減価償却の方法として、①「純益金を算定するにあたり総収入または総益金から営業費または諸経費なみに減価償却金を控除する方法」と、②「利益処分により償却積立金を設ける方法」が存在した（高寺（1974）、pp.255-256）。本稿では便宜上、①を「費用処理法」、②を「利益処分法」と呼ぶこととする（図2）。

中村萬次は、「費用処理法」を「発生主義的処理法」とする一方で、「利益処分法」については「現金主義に立脚し、厳密な意味では減価償却会計とはいいい難い」と述べている（中村（1991）、p.191）。確かに「利益処分法」は、減価償却の本質を原価配分とする今日では一般的な考えに基づく「減価償却会計とはいいい難い」との認識に至るだろう。しかし、減価償却の「利益留保的性格の強さからすれば利益処分

取得原価100円の固定資産が毎期10円ずつ減価する場合…

①「費用処理法」

（借） 減価償却費 10 （貸） 固定資産 10

貸借対照表

：	
固定資産	90
：	

損益計算書

：	
減価償却費	10
：	

②「利益処分法」

（借） 未処分利益 10 （貸） 減価償却積立金 10

貸借対照表

：		：	
固定資産	100	減価償却積立金	10
：		：	

出所：中村（2019）、p.39。

図2 減価償却の方法

上の計算項目として、積立金の一形態としてとらえる（熊谷（1993），p.64）⁷⁾」ことも可能である。したがって、本稿では「利益処分法」を減価償却の処理方法の1つとして排除しないこととする。

「利益処分法」には、減価償却積立金の計上に恣意性が混入する可能性がある、赤字企業では利益からの積立を実施することができないなどの問題点が考えられる。特に前者の問題について小野武美は、「利益処分の場合には減価償却積立金の設定は任意となり自由度が高いが、費用処理の場合には減価償却費の定期的計上が求められ自由度が低くなることが考えられる（小野（2008），p.147）」と述べている。しかし、小野は同時に、戦前期の日本企業を調査した結果として、「利益処分政策を採っていた企業の場合ではもとより、費用処理政策を採った企業の場合であっても、減価償却費を計上していない場合が少なからずある（小野（2008），p.147）」とも述べている。すなわち、「費用処理法」が恣意的な減価償却を完全に排除できるとは限らないということに留意すべきである（中村（2019），pp.38-40）。

V. 寿都鉄道の沿革

寿都は開拓以来、漁業、特にニシン漁を主要産業として発展しており、明治後期からは亜鉛・鉛・銅などの鉱産資源の採掘も開始されるようになった。寿都には大正前期まで内陸への有効な交通手段が存在せず、明治後期より、寿都の有志は度々鉄道誘致運動を繰り返してきた。寿都に鉄道を敷設する場合、地形上最も現実的な経路は、国有鉄道函館本線の黒松内駅か

ら分岐させて支線をつくることであった。しかし、同経路の交通手段は、長らく乗合馬車が主であった⁸⁾。

1916（大正5）年ころより、国有鉄道誘致運動と並行して、寿都町民の間で地元資本による軽便鉄道敷設計画が持ち上がった。これが現実化に舵を切った契機は、翌1917（大正6）年に元政治記者の畑金吉が寿都を訪問したことであった。畑は、当時内務大臣兼鉄道院総裁であった後藤新平⁹⁾の知己であり、第13回衆議院議員総選挙において函館区の佐々木平次郎・函館郡部（寿都を含む）の吉田三郎右衛門の選挙応援をしていた。

1917（大正6）年、畑のイニシアティブのもとで寿都鉄道株式会社創立事務所が設置された。このとき、発起人には畑・佐々木・吉田を含めた7人が就任した。同年9月12日には発起人たちが軽便鉄道法に基づく線路敷設免許願を鉄道院に提出し、翌1918（大正7）年2月13日には免許状が発行された。寿都鉄道は当初地元資本によって敷設する予定であったが、免許状発行後の第1回発起人会では、地元発起人より地元以外の発起人も株式を引き受けるよう要請があり、畑が経営の中心となることを条件に承諾した。これによって同年8月20日には創立総会を開催し、9月3日に「寿都鉄道株式会社」が登記された。

その後、1919（大正8）年7月より起工したが、第一次世界大戦後の物価高騰により、当初

7) ここでの引用文は引当金と積立金の関係に関するものであるが、減価償却累計額がかつては評価性引当金たる「減価償却引当金」として留保されていたことに鑑みれば、減価償却における「利益処分法」の理論的根拠として援用することは可能であろう。

8) ただし、1915（大正4）年に寿都の「後志自動車合資会社」が、翌年には黒松内の「カネダイ千葉旅館」が寿都～黒松内間の乗合自動車を運行している。しかし、両者ともまもなく営業を廃止した（山本（2014），p.169）。

9) 後藤は、1913（大正2）年の寿都訪問時および1917（大正6）年の北海道視察時に寿都への鉄道敷設に関する陳情を受けている。なお、寿都鉄道の敷設出願前に後藤が将来の国家買収について約束したと言われるが、明確な証拠がなく俗説の域を出ない（山本（2014），pp.167-171, 174）。

表2 寿都鉄道の会計年度

期	年度	期	年度	期	年度
1	1918 (大正7) 年下	16	1926 (大正15・昭和元) 年上	31	1933 (昭和8) 年下
2	1919 (大正8) 年上	17	1926 (大正16・昭和元) 年下	32	1934 (昭和9) 年上
3	1919 (大正8) 年下	18	1927 (昭和2) 年上	33	1934 (昭和9) 年下
4	1920 (大正9) 年上	19	1927 (昭和2) 年下	34	1935 (昭和10) 年上
5	1920 (大正9) 年下	20	1928 (昭和3) 年上	35	1935 (昭和10) 年下
6	1921 (大正10) 年上	21	1928 (昭和3) 年下	36	1936 (昭和11) 年上
7	1921 (大正10) 年下	22	1929 (昭和4) 年上	37	1936 (昭和11) 年下
8	1922 (大正11) 年上	23	1929 (昭和4) 年下	38	1937 (昭和12) 年上
9	1922 (大正11) 年下	24	1930 (昭和5) 年上	39	1937 (昭和12) 年下
10	1923 (大正12) 年上	25	1930 (昭和5) 年下	40	1938 (昭和13) 年上
11	1923 (大正12) 年下	26	1931 (昭和6) 年上	41	1938 (昭和13) 年下
12	1924 (大正13) 年上	27	1931 (昭和6) 年下	42	1939 (昭和14) 年上
13	1924 (大正13) 年下	28	1932 (昭和7) 年上	43	1939 (昭和14) 年下
14	1925 (大正14) 年上	29	1932 (昭和7) 年下	44	1940 (昭和15) 年上
15	1925 (大正14) 年下	30	1933 (昭和8) 年上	45	1940 (昭和15) 年下

注) 上期は1月1日～6月30日、下期は7月1日～12月31日を会計期間とする。ただし、第1期は8月21日～12月31日である。
出所：寿都鐵道株式会社（編）（1919a）～（1941）に基づき筆者作成。

の建設費予算400,000円が最終的には約855,000円となった。このため、資本金500,000円では賸いきれず、鉄道財団の裏付けによって安田保善社（後に日本勧業銀行に借り換え）から465,000円を借り入れることとなった。1920（大正9）年10月24日には全通して営業を開始し、27日には開通式が挙行された（小野田（編）（1937）、pp.238-240、寿都町教育委員会（編）（1974）、pp.381-394、山本（2014）、pp.161-186）。

VI. 寿都鉄道の会計

1. 史料

寿都鉄道の減価償却分析にあたり、史料として寿都鉄道が発行していた『営業報告書』を採用する。『営業報告書』は、鉄道博物館所蔵の「鉄道省文書」としてまとめられており、これが現存を確認することができる唯一のものである。ここには第1期（1917（大正6）年下半期）から第62期（1953（昭和28）年度）までの『営業報告書』が収録されているが、第46期（1941（昭和16）年上半期）から第54期（1945～46（昭和20～21）年）のものは、散逸して

しまっているため収録されていない。なお、寿都鉄道の会計年度については表2を参照されたい。

寿都鉄道の『営業報告書』に掲載された会計報告書には、計算の誤りが散見される。後の年度において修正された箇所もあるが、計算が合わないまま見過ごされている箇所も多い。本稿の分析では、原則として修正前の数値を用いることとする。これは、先行研究で指摘されたように、仮に「利益処分法」の減価償却を行う場合、その計上額は当初に算出された利益額に依存する可能性が考えられるためである。

2. 利益と補助金の状況

寿都鉄道はその存立期間を通じ、ほとんどの会計年度において赤字であった。戦前期において「当期利益金」が計上されたのは第1-3、5、38期のみであるが、営業を開始したのが第5期（1920年下）であるため、運輸収入によって黒字となったのはわずかに2期のみであった¹⁰⁾。この赤字を補填したのが、前述の「政

10) ただし、第41期までの「当期利益（欠損）金」は減価償却費を控除していない点に注意する必

府補助金」,「拓殖補助金」であった。

政府補助金が初めて計上されたのは第7期(1921年下)であり,第25期(1930年下)まで継続して支給されている。その後一時的に支給は途絶えるが,第39,40期(1937年下・1938年上)に支給が復活し,第41期(1938年下)のみまた支給が停止されたものの,翌期以降は安定的に支給されていた。

一方,拓殖補助金は,第8期(1922年上)から支給が開始され,第35期(1935年下)まで支給され続けた。その後,一時的に支給が停止したが,第40期(1938年上)に支給が再開された。

これらの補助金は,配当原資とされることもあった。第13期(1924年下)に初めての配当を行ってから第23期(1929年下)まで継続され,その後しばらく中断したものの,第43期(1939年下)に再開している。上記のように,これらの期間は全て赤字であったため,補助金を配当として社外に流出させたことになる。先行研究で取り上げた山本は,「戦前の寿都鉄道には悲惨な印象を受けない(山本(編著)(2018), p.112)」と述べるが,かかる状況は上記2種の補助金によるものであり,本業の景況は極めて多難であったことがわかる。

3. 減価償却

寿都鉄道において最初に減価償却らしき勘定科目が計上されたのは,第16期(1926年上)であった。当該期の利益処分の際して,「固定資本見返勘定」46,000円が設定されている(図3)。同勘定科目は翌第17期(1926年下)の貸借対照表貸方に計上されている(図4)。これは「利益処分法」による減価償却であるとみなすことができる。この「固定資本見返勘定」

要がある(後述)。なお,第42~45期には減価償却費が既に控除されているが,それ以前との比較可能性を保つために減価償却費額を当期欠損金に足戻すと,第45期は黒字となる。詳しくは図6を参照されたい。

利益金處分			
收 入		支 出	
科 目	金 額	科 目	金 額
前期繰越金	參九、貳〇參四五八	當期缺損金	壹八、八九壹〇〇〇壹
政府補助金	貳壹、五八五壹八〇	固定見返勘定資本	四六、〇〇〇〇〇〇〇
拓殖補助金	壹貳、九五壹壹〇〇	法定積立金	八〇〇〇〇〇〇〇
		役員賞與金	壹、五〇〇〇〇〇〇〇
		株主配當金	六、參〇〇〇〇〇〇〇
		後期繰越金	貳四八七參七
合 計	✓ 七參、七參九七參八	合 計	✓ 七參、七參九七參八

出所: 寿都鐵道株式会社(編)(1926b), p.9.

図3 第16期(1926年上)利益金処分

は,第35期(1935年下)まで継続的に計上され,それ以降計上されることはなかった¹¹⁾。

第36期以降,しばらく減価償却に関する勘

11) 戦前期を通じて「固定資本見返勘定」は取り崩されなかった。『鉄道統計年報』によると,第53期(1944(昭和19)年7月1日~1945(昭和20)年6月30日)に32,000円が取り崩されて別の任意準備金として設定されているが(日本国有鐵道経理局(編)(1949), pp.54-55),翌年の貸借対照表にはそのような準備金は計上され

科 目		金 額		科 目		金 額	
収 入		入		支 出		出	
客車収入	二、二五九三六〇	客車収入	二、二五九三六〇	客車収入	二、二五九三六〇	客車収入	二、二五九三六〇
貨車収入	二七、七〇五〇五〇	貨車収入	二七、七〇五〇五〇	貨車収入	二七、七〇五〇五〇	貨車収入	二七、七〇五〇五〇
運賃収入	五三九一五〇	運賃収入	五三九一五〇	運賃収入	五三九一五〇	運賃収入	五三九一五〇
雑収入	一、一四五六二〇	雑収入	一、一四五六二〇	雑収入	一、一四五六二〇	雑収入	一、一四五六二〇
当期欠損金	三九、三八三五六	当期欠損金	三九、三八三五六	当期欠損金	三九、三八三五六	当期欠損金	三九、三八三五六
合計	九〇、〇三二七六六	合計	九〇、〇三二七六六	合計	九〇、〇三二七六六	合計	九〇、〇三二七六六
建設費減価消却金	三三、〇〇〇〇〇	建設費減価消却金	三三、〇〇〇〇〇	建設費減価消却金	三三、〇〇〇〇〇	建設費減価消却金	三三、〇〇〇〇〇
借入金利息	六八〇五九〇	借入金利息	六八〇五九〇	借入金利息	六八〇五九〇	借入金利息	六八〇五九〇
建設費分擔額	六、六七四七九一	建設費分擔額	六、六七四七九一	建設費分擔額	六、六七四七九一	建設費分擔額	六、六七四七九一
諸税	一、九三三八一〇	諸税	一、九三三八一〇	諸税	一、九三三八一〇	諸税	一、九三三八一〇
総係費	一、三三八八四七	総係費	一、三三八八四七	総係費	一、三三八八四七	総係費	一、三三八八四七
運賃費	一四、二七八九三	運賃費	一四、二七八九三	運賃費	一四、二七八九三	運賃費	一四、二七八九三
汽車費	一一、二〇二五七	汽車費	一一、二〇二五七	汽車費	一一、二〇二五七	汽車費	一一、二〇二五七
保存費	二〇、〇二五七八	保存費	二〇、〇二五七八	保存費	二〇、〇二五七八	保存費	二〇、〇二五七八

損益計算表

(自昭和十四年一月一日
至昭和十四年六月三十日)

較可能性を保つために減価償却額を足し戻している)。これを見ると、減価償却額は明らかに処分可能剰余金に感応的に推移しており、減価償却が実施されている第16～35、41～45期の減価償却額と処分可能剰余金の相関係数は、0.93と極めて強い正の相関を示している。

かかる会計処理が実施された原因を明確に分析することは困難であるが、先行研究同様、配当政策との関連によるものであることが推測される。補助金の補填によって寿都鉄道の処分可能剰余金がプラスに転じたのは、第10期（1923年上）である。その後も補助金の支給によって剰余金は漸増していき、前述のように、第13期（1924年下）には初の配当が実施された。関谷（2014）が指摘するように、補助金の目的が減価償却費相当額の補填にあるのであれば、これを配当原資とすることは不健全である。補助金の補填による処分可能剰余金の大部分を内部留保しようとすることは、経営上健全な発想であると言えよう。

VII. 寿都鉄道の継続企業性

以上のように、寿都鉄道の減価償却は恣意的な運用がなされていたことがわかる。ここから

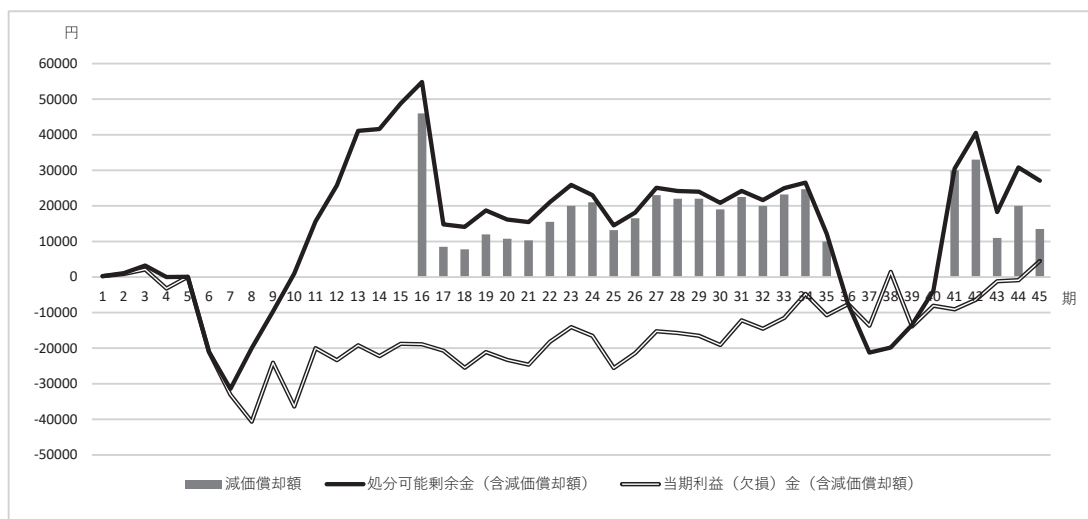
出所：寿都鐵道株式會社（編）（1939a），pp.9-10。

図5 第42期（1939年上）損益計算表

表3 寿都鉄道の減価償却額

期	年度	減価償却額	償却方法	期	年度	減価償却額	償却方法
16	1926 上	46,000.000	利益処分法	31	1933 下	22,600.000	利益処分法
17	1926 下	8,500.000		32	1934 上	19,650.000	
18	1927 上	7,800.000		33	1934 下	23,200.000	
19	1927 下	12,000.000		34	1935 上	24,500.000	
20	1928 上	10,750.000		35	1935 下	10,000.000	費用処理法
21	1928 下	10,300.000		36	1936 上	0.000	
22	1929 上	15,500.000		37	1936 下	0.000	
23	1929 下	20,000.000		38	1937 上	0.000	
24	1930 上	21,000.000		39	1937 下	0.000	
25	1930 下	13,200.000		40	1938 上	0.000	
26	1931 上	16,500.000		41	1938 下	30,000.000	費用処理法
27	1931 下	23,000.000		42	1939 上	33,000.000	
28	1932 上	22,000.000		43	1939 下	11,000.000	
29	1932 下	22,000.000		44	1940 上	20,000.000	
30	1933 上	19,000.000		45	1940 下	13,500.000	

出所：寿都鐵道株式會社（編）（1926b）～（1941）に基づき筆者作成。



出所：寿都鐵道株式会社（編）（1919a）～（1941）に基づき筆者作成。

図6 減価償却額・処分可能剰余金・当期純利益の推移

寿都鐵道が、青地が言うところの「未熟な継続企業」であることは間違いなさだろう。しかし、それが直ちに当座企業とみなせるかという疑問である。確かに「固定資産見返勘定」による減価償却を、処分可能剰余金に感応的で恣意的な償却とみなし、継続企業の公準に基づかない未成熟な会計処理であったと断ずることは容易である。しかし、減価償却を行っていたという事実そのものが、未成熟だとしても継続企業性の発現であるとなすことができる。また、第42期（1939年上）以降の「費用処理法」の採用は、不十分ながらも安定的な減価償却への指向しており、ここにも継続企業性を見出すことができる。

寿都鐵道の当座企業性については、減価償却分析以外の点からも疑問が残る。そもそも寿都鐵道は、国有鐵道に買収してもらうことを前提に、当面の輸送手段確保のために地元資本によって敷設したと言われ、鐵道敷設出願前に後藤新平（鐵道院総裁）が将来の国家買収について約束したとされる。このことが寿都鐵道を当座企業とみなしうる材料であったが、後藤の約束については証拠がなく、俗説の域を出ない（山本（2014），p.174）。

なお、免許申請時に提出された仮定款には「當會社ノ存立期限ハ會社成立ノ日より滿五拾ケ年トス（第5条）」と規定されており、このことをもって寿都鐵道の当座企業性を指摘することができるかもしれない。しかし当時は、株式会社の定款に会社の存立期限を規定することは一般的であり（青地（2014），pp.190-191），寿都鐵道の当座企業性を支持する論拠とするには不適當である。

昭和に入ると、補助金の支給期限が迫ってきたために、寿都鐵道の国家買収運動が活発化する。寿都鐵道の経営陣は同時に補助金支給の延長も要請している。管見の限りでは、寿都鐵道の国家買収運動に関する最初期の報道は、1933（昭和8）年の下記2つの記事である。

「壽都鐵道國有期成同盟會は三土鐵相來道を期とし札幌へ陳情のため會長代理桑原助役、同會副會長、三原安太郎、村川幸次郎評議員齋藤文兵衛、中村久作の五氏は廿三日出札せり因に前町長畑金吉氏は同一行と共に三土鐵相へ壽都鐵道買収促進陳情をなす筈（函館毎日新聞社（編）（1933a），p.1）」。

「壽都鐵道株式會社では取締役社長佐々木平次郎氏よ

り株主に對し政府道廳の補助金により今日までからふじて營業を繼續なし命脈を維持し來れるも其補助も僅に期間二ヶ年にて補助金もなくなれば益々經營の前途不安に堪へざるをみて急速に政府に買収を乞ふため之が對策として十三日午後一時より函館市仲濱町佐々木ビルヂング、十五日午後一時より壽都町本社内にて緊急協議會を開催すべく通牒を發せり（函館毎日新聞社（編）（1933b）、p.2）」。

この時点では、寿都鉄道の経営陣は政府による買収を要請していたようであるが、実際に補助金支給が停止した後の報道では、「鐵道側としては補助延長を町としては買収にそれぞれ猛運動をして來た（函館毎日新聞社（編）（1935）、p.4）」と記されている。寿都鉄道の経営陣は途中より補助金の支給延長を求めており、企業の存続を模索していたことがわかる。

VIII. 結語

寿都鉄道は一般に、設立当初より国有鉄道による買収を目的としたとされる。しかし、減価償却行動やその他経営陣の行動を見ると、同鉄道は必ずしも当座企業ではなく、未成熟ながらも継続企業性を模索していたことが判明する。

もっとも、戦後の寿都鉄道においては、国有鉄道による買収が企業存続の目的であった。1964（昭和39）年に国有鉄道岩内線の岩内～黒松内間が着工線となり、一部の路線が寿都鉄道と重なるため、買収を期待して累積赤字を抱えながらも経営を存続していた。しかし、1968（昭和43）年に4月に鉄道部門を閉鎖し、残っていたバス部門（戦後開業）は北海道中央バスに売却された（山本（2014）、pp.218-224）。奇しくも、定款に規定された50年の存立期間は、概ね実現してしまったと言える。

参考資料

1. 一次史料

(1) 寿都鉄道営業報告書（鉄道博物館所蔵）

- 壽都鐵道株式會社（編）（1919a）『第壹期營業報告書』。
 —————（1919b）『第貳期營業報告書』。
 —————（1920a）『第參期營業報告書』。
 —————（1920b）『第四期營業報告書』。
 —————（1921a）『第五期營業報告書』。
 —————（1921b）『第六期營業報告書』。
 —————（1922a）『第七期營業報告書』。
 —————（1922b）『第八期營業報告書』。
 —————（1923a）『第九期營業報告書』。
 —————（1923b）『第拾期營業報告書』。
 —————（1924a）『第拾壹期營業報告書』。
 —————（1924b）『第拾貳期營業報告書』。
 —————（1925a）『第拾參期營業報告書』。
 —————（1925b）『第拾四期營業報告書』。
 —————（1926a）『第拾五期營業報告書』。
 —————（1926b）『第拾六期營業報告書』。
 —————（1927a）『第拾七期營業報告書』。
 —————（1927b）『第拾八期營業報告書』。
 —————（1928a）『第拾九期營業報告書』。
 —————（1928b）『第貳拾期營業報告書』。
 —————（1929a）『第貳拾壹期營業報告書』。
 —————（1929b）『第貳拾貳期營業報告書』。
 —————（1930a）『第貳拾參期營業報告書』。
 —————（1930b）『第貳拾四期營業報告書』。
 —————（1931a）『第貳拾五期營業報告書』。
 —————（1931b）『第貳拾六期營業報告書』。
 —————（1932a）『第貳拾七期營業報告書』。
 —————（1932b）『第貳拾八期營業報告書』。
 —————（1933a）『第貳拾九期營業報告書』。
 —————（1933b）『第參拾期營業報告書』。
 —————（1934a）『第參拾壹期營業報告書』。
 —————（1934b）『第參拾貳期營業報告書』。
 —————（1935a）『第參拾參期營業報告書』。
 —————（1935b）『第參拾四期營業報告書』。
 —————（1936a）『第參拾五期營業報告書』。
 —————（1936b）『第參拾六期營業報告書』。
 —————（1937a）『第參拾七期營業報告書』。
 —————（1937b）『第參拾八期營業報告書』。
 —————（1938a）『第參拾九期營業報告書』。
 —————（1938b）『第四拾期營業報告書』。
 —————（1939a）『第四拾壹期營業報告書』。

- 壽都鐵道株式會社(編)(1939b)『第四拾貳期營業報告書』。
 —————(1940a)『第四拾參期營業報告書』。
 —————(1940b)『第四拾四期營業報告書』。
 —————(1941)『第四拾五期營業報告書』。

(2) その他

- 運輸省鐵道總局總務局(編)(1948)『昭和二十一年度鐵道統計年報 第三編 監督』(1991年復刻, 日本經濟評論社)。
 壽都町教育委員會(編)(1974)『壽都町史』。
 日本國有鐵道(編)(1971)『日本國有鐵道百年史』第8卷。
 —————(編)(1973)『日本國有鐵道百年史』第11卷。
 日本國有鐵道經理局(編)(1949)『昭和二十年度鐵道統計年報 第三編 監督』(1991年復刻, 日本經濟評論社)。
 函館毎日新聞社(編)(1933a)『函館毎日新聞』昭和8年7月26日夕刊。
 —————(1933b)『函館毎日新聞』昭和8年11月14日朝刊。
 —————(1935)『函館毎日新聞』昭和10年11月27日夕刊。
 北海道(編)(1972)『新北海道史』第八卷(史料二)。
2. 文獻
 青木栄一(1973)「輕便鐵道の盛衰」原田勝正・青木栄一『日本の鐵道—100年の歩みから—』三省堂, pp.143-171。
 青地正史(2014)『戦前日本の企業統治—法制度と會計制度のインパクト』日本經濟評論社。
 老川慶喜(2016)『日本鐵道史 大正・昭和戦前篇—日露戦争後から敗戦まで』中公新書。
 大橋英五(1985)『独占企業と減価償却(現代資本主義叢書31)』大月書店。
 小熊米雄(1984)「壽都鐵道始末記」黒岩保美(編)『壽都鐵道: Railway for the phantom herrings』プレス・アイゼンバーン, pp.101-118。
 小野武美(2008)「株式会社の所有構造と減価償却行動

- 戦前期わが国企業の計量分析—」『東京經大会誌—経営学—』No.258, pp.145-155。
 小野田正(編)(1937)『佐々木平次郎傳』。
 熊谷重勝(1993)『引当金會計の史的展開』同文館出版。
 佐藤雄能(1917)『鐵道會計』同文館。
 —————(1928)『改訂増補 實用鐵道會計』同文館。
 柴田太郎(2018)『鐵道会社と財務諸表Ⅱ(北越急行, 名鉄三河線(猿投〜西中金), 壽都鐵道)【増補版】』中国貨車研究会。
 関谷次博(2014)『費用負担の経済学—地方公共交通の歴史分析—』学文社。
 中村将人(2019)『近代日本鐵道會計史—國有鐵道を中心として』同文館出版。
 中村萬次(1991)『英米鐵道會計史研究』同文館出版。
 濱沖典之(2005)『法人税における減価償却費の史的研究』泉文堂。
 久野秀男(1971a)「日本減価償却生成史の実証研究(1)」『學習院大學經濟論集』第7巻第2号, pp.181-207。
 —————(1971b)「日本減価償却生成史の実証研究(2)」『學習院大學經濟論集』第8巻第1号, pp.3-34。
 —————(1972a)「日本減価償却生成史の実証研究(3)」『學習院大學經濟論集』第8巻第3号, pp.3-34。
 —————(1972b)「日本減価償却生成史の実証研究(4)」『學習院大學經濟論集』第9巻第2号, pp.51-82。
 三木理史(2009)『局地鐵道』塙選書。
 宮島英昭(2004)『産業政策と企業統治の經濟史—日本經濟發展のミクロ分析—』有斐閣。
 山本竜也(2014)『壽都五十話 ニシン・鐵道・鉾山そして人々の記憶』書肆山住。
 —————(2018)『壽都歴史写真集 明治二十四年〜昭和二十年』書肆山住。
 渡邊恵一(1990)「輕便鐵道法の成立—國有化後における鐵道政策の一側面—」『立教經濟學論叢』第37号, pp.89-115。