

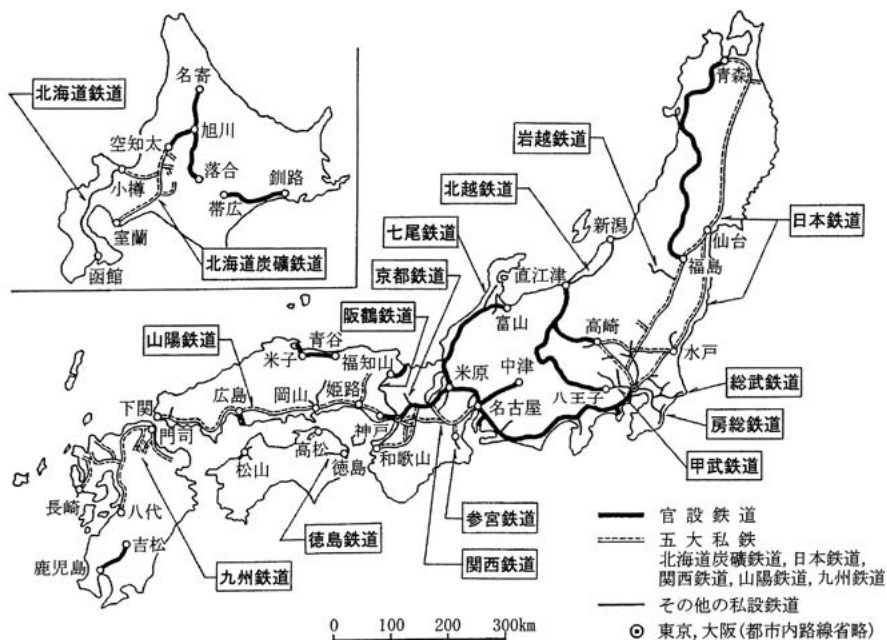
「鉄道国有化」の会計

中村 将人

I. 序

1906（明治39）年、「鉄道国有法」が制定され、主要幹線を所有していた私鉄17社の政府による買収が決定された（図表1）。鉄道国有化¹は、山田盛太郎による「軍事警察輸送機構（鉄道）に対してのその軍事的保安的統制（山田 [1977]、132頁）」との認識に代表されるように、かつての研究では軍部による主導がクローズアップされてきた。しかし、その過程において被

図表1 鉄道国有化直前（1906年9月）における日本の鉄道網



注：□ は国有化された私鉄である（この他、大阪市内の西成鉄道がある）。

（出所：青木 [2008]、197頁。）

買収鉄道およびその株主の意向を政府は無視できず、彼らに有利となる条件で買収せざるを得なくなった。買収に際しては買収価額と同額（額面）の公債を交付したのであるが、買収価額の算定方法が被買収会社に有利となり、結果的に過大資本化の状態となる事例が存在した²。

鉄道国有化については、経済史・経営史・政治史分野での先行研究は多々あるものの、その会計処理を扱った先行研究は極めて少数である。その会計処理に関する先行研究も、佐藤雄能³（佐藤 [1929] [1943]）による買収価額算定方式の解説が主であり、鉄道国有化後の過大資本化の影響を取り扱った研究は存在しない。そのため本稿では、鉄道国有化時の会計処理を明らかにした上で、それに伴う過大資本化の実態およびその影響について論じていく⁴。

Ⅱ. 過大資本化の会計

1. 過大資本化の定義

過大資本化には様々な定義が存在する。以下に過大資本化に関する主要な定義を概観する。

Edward Sherwood Meadeは「過大資本化は、ある会社の証券の額面価額が利益に基づいたその実際価値を超えるという状況として定義されうる（Meade [1903], p.291）」としている。

William. Z. Ripleyは過大資本化を「物的資産に対する証券の過剰発行と定義されうる（Ripley [1914], p.601）」としている。

高寺貞男は、財務論者の諸先行研究における過大資本化の定義を「会社証券、特に株式の額面総額が資産の再製作価値または時価をこえる超過額」「会社証券、特に株式の額面総額が収益還元価値または株価総額をこえる超過額」の2種類に類型化し、自身は前者の定義を採用している（高寺 [1979]、4-5頁）。

中村萬次は、「過大資本化とは、資本的資産（有形固定資産）と資本的負債（資本金および固定負債）との関係をいう。すなわち名目的な擬制資本が、機能資本の価値を上回る関係をいうのである（中村 [1991]、221頁、脚注は省略）」と述べている。

以上の先行研究を総括すると、過大資本化の定義には、①「会社証券（株式・社債）の額面価額がその実際価値を上回る状態」（Meade）と、②「会社証券（株式・社債）の額面価額が資産の価値を上回る状態」（Ripley、高寺貞男、中村萬次）の2つが存在している。①は貸借対照表の貸方側における問題であるのに対し、②は貸借対照表の借方側と貸方側の比較の問題である。ここでいずれの定義が適切であるかを議論することは困難であるが、本稿では以下の理由から②の定義に基づいて議論を進めることとする。後述するが、鉄道国有化に際して国有鉄道が承継したのは、鉄道資産（固定財産）と貯蔵物品（および債務）である。これらの買収価

額を「鉄道国有法」にて規定された方式によって算出し、それに対して公債を交付したのである。したがって、鉄道国有化における過大資本化を議論するに当たっては、貸借対照表の借方側と貸方側の比較を問題とする②の定義を採用することが適当である。加えて、被買収会社のうちには国有鉄道が承継しない兼業を有するものがあつた。①の定義における「会社証券の実際価値」は収益還元価値あるいは市場価格を指すものであるが、これは全事業の価値を反映するものである。国有化しない事業が存在する以上、①の定義に基づくことは不適當である。

今一つの問題は、「資産の価値」は何によって示されるのかである。これに関して具体的に述べられているのは、高寺による「再製作価値または時価」である。しかし、本稿での研究対象である国有鉄道に即した場合、その主要資産である鉄道資産（固定財産）を時価評価することは極めて困難である。このため、本稿では固定財産に限り帳簿価額を用いることとする。

2. 過大資本化の会計処理

今日、過大資本化は無形資産たる「のれん」の計上によって処理される。かかる方法は「鉄道国有化」当時においても一般的であつたのかについて、少々年代は下るが、吉田 [1910] から読み取っていく。

吉田 [1910] では、株式が金銭以外の財産に対して発行され、受入財産の価格が発行株式の額面価額を下回る場合、その差額を株主より取り立てるのであれば資産として計上し、そうでなければ株式割引額として表示すべきとする。しかし、株式の割引発行は各国の法律で禁止

図表2 過大資本化の表示

①貸借対照表			
資産の部		負債の部	
一、工場機械器具等	50,000.00	一、株金	70,000.00
一、株式割引額	20,000.00		
合計	70,000.00	合計	70,000.00

②貸借対照表			
資産の部		負債の部	
一、工場機械器具等	70,000.00	一、株金	70,000.00
合計	70,000.00	合計	70,000.00

③貸借対照表			
資産の部		負債の部	
一、工場機械器具等	50,000.00	一、株金	70,000.00
一、暖簾	20,000.00		
合計	70,000.00	合計	70,000.00

(出所：吉田 [1910]、173,174,177頁。筆者改編。)

されているため、通常は受入財産の価格を発行株式の額面価額と同額として計上する、あるいは「假定虚構の資産」である暖簾を計上して事実を隠蔽しているとする。前者はイギリス会社法で採用されている方法であるが、いずれの方法も会計上は不法不正であると述べている。例として、50,000円の工場の買収に際して70,000円の株式を発行した場合を考えると、財政状態を正当に表示するのであれば図表2の①のようにすべきである。しかし、前述の通り株式の割引発行は違法であるため、実際には②のように資産価格を70,000円として水増しする、あるいは③のように暖簾20,000円を計上して事実を隠蔽していると述べている（吉田 [1910]、170-178頁）⁵。

3. 過大資本化の問題点

過大資本化（通りわけ鉄道業における過大資本化）の問題点を探るにあたり、19世紀後半から20世紀初頭にかけてのアメリカ鉄道業の状況を見ることが有益であろう。南北戦争後、大陸横断鉄道の建設が進められたのであるが、未開拓地域への株式投資は非常にリスクが高く、株式による資金調達に困難であった。そのため鉄道会社は、投資家に対するリターンが確実な社債による資金調達を行うようになった。その際、社債の販売促進のために、現金100ドルの払込に対して社債100ドルと株式100ドルを交付するという財務政策が採られた。さらに、未払込額の追徴を行わないことを前提とした株式の分割払込制度や社債の割引発行なども実施され、当時のアメリカ鉄道会社は過大資本化された状態であった（佐合 [1986]、34-35頁）。

鉄道会社の過大資本化に関する問題は、利用者・一般大衆との関係、および投資家との関係で発現した。まず、利用者・一般大衆にとっては、設備とサービスの悪化が問題であった。過大資本化された鉄道会社では、過大な株式・社債に対する配当・利子の支払い負担が増すため、設備の維持への支出や十分な減価償却が行われない傾向にあった⁶。さらに、無配であるか株価が低迷している会社では、追加的な株式発行による資金調達は困難であり、借入金による資金調達に依存せざるを得なくなる。しかし、利子支払い能力には限界があり、そもそも過大資本化された会社の信用力は脆弱であり借入そのものが困難である。このため、設備は老朽化したまま使用されてサービスは悪化し、増加した配当・利子を支払うために高運賃が課せられているとの批判が上がった。

過大資本化は債務不履行あるいは無配を引き起こして株価は暴落し、鉄道株に投資していた投資家は損失を被った。ただし、19世紀においては鉄道証券の所有は東部の一部の州に限られており、利用者・一般大衆に関する問題ほどには重大ではなかった。鉄道証券の所有がアメリカ全土に分散し、全国的な問題となるのは20世紀に入ってからのことである（佐合 [1988]、26-28頁）。

以上のことより、鉄道業における過大資本化の問題点は、以下の3点に要約されるだろう。

1. 配当・利子支払いの負担増による不十分な固定資産維持。
2. 配当・利子支払いの負担増を賄うための高運賃。
3. 会社証券の過剰発行による市場価格の下落。

ただし、本稿の研究対象である日本の国有鉄道は株式会社ではなく、日本政府が完全所有する公企業であり、鉄道国有化時には対価として被買収会社に対し公債が交付された(後述)。このため、日本の国有鉄道における過大資本化の問題点は、公企業の性格を踏まえて以下の通り修正されるだろう。

1. 公債利子支払いの負担増による不十分な固定財産維持（固定財産維持問題）。
2. 公債利子支払いの負担増を賄うための高運賃（運賃問題）。
3. 公債の過剰発行による市場価格の下落（公債市場価格問題）。

Ⅲ. 「鉄道国有法」の制定過程

明治期の鉄道国有化運動には3回の高揚期がある。すなわち、「第1回目は、第1次鉄道ブームに終わりを告げた1890年恐慌を背景とするものであり、第2回目は日清戦争前後からの第2次鉄道ブームに続く1897～98年恐慌と1901年恐慌を背景とするものであり、そして第3回目は、日露戦争中に準備され実現されたものである（桜井 [1986a]、101頁）」。

1890（明治23）年恐慌は日本資本主義初の恐慌である。これに起因する私設鉄道会社の資金調達の困難および鉄道建設の停滞を背景として、鉄道国有化運動が高揚した。予てより鉄道の官設官営主義を主張していた鉄道庁長官井上勝は「鉄道政略ニ関スル議」なる建議書を提出し、それに基づいて鉄道公債法案と私設鉄道買収法案が1891（明治24）年の第2回帝国議会に提出された。しかし、この時期の国有化運動は「鉄道敷設法」を成立させたのみで、私設鉄道の買収は実現されないままであった。

2回目の国有化運動は、1898（明治31）年に東京・京都両商業会議所が政府と貴衆両院へ鉄道国有化の建議・請願を提出したことに端を発する。元来、自由党が鉄道の国有化を提唱していたこともあり、1899（明治32）年には同党の星亨らが鉄道国有建議案を第13回帝国議会に提出し、可決された。翌年の第14回帝国議会には、鉄道国有調査会の答申に基づいた鉄道国有

法案および私設鉄道買収法案が提出されたが、旧自由党内の対立もあって、審議未了で廃案となった。

3回目の国有化運動は、1904～05年に逓信大臣大浦兼武と逓信次官田健治郎との協議の後、鉄道国有法案が閣議（当時は第1次桂太郎内閣）に提出されたことに始まる。このときは調査不十分により閣議決定はなされなかったが、鉄道局長山之内一次を主任とする調査委員会が設置され、「鉄道国有ノ趣旨概要」「私設鉄道買収調査概要」を作成した。これらに基づく国有化法案は、閣議決定（桂内閣での閣議決定後、内閣は総辞職したため、次の第1次西園寺公望内閣で修正の後再度閣議決定された）の後、第22回帝国議会に提出され、修正の後に可決された（桜井 [1986a]、101-102,109-110頁、桜井 [1986b]、114頁）。

ところで、鉄道国有化に対する被買収会社の反応はどのようなものであったであろうか。宇田正は「国有化には原則として反対ないし抵抗の姿勢を示したケースは、採算路線を擁して経営基盤が安定しているか、ないしはその発展が約束されている交通市場に立地した関西以西の幹線の大私鉄グループにおいて見られる（宇田 [1976]、101頁）」と述べている。例えば、当時日本最大の私鉄であった日本鉄道は、成立事情や資本によって「半官鉄」の性格を帯びており、ある程度国有化を必然と受け止めていたようである。また甲武鉄道は、既に1902（明治35）年には参謀本部から買収の内交渉があり、同年12月の臨時株主総会では過半数が買収に賛成していた。このように東日本の大私鉄が買収を受け入れる一方で、関西鉄道は「一般運送ノ用ニ供スル鐵道ハ總テ國ノ所有トス但シ一地方ノ交通ヲ目的トスル鐵道ハ此ノ限ニ在ラス（鉄道国有法第1条、傍点は筆者）」という条文を盾に「鉄道国有除外請願書」を提出した。それと同時に、どのみち国有化は不可避との現実的判断から、買収価額算出を有利にしようと建設投資を増やす計画を進めていた（後述）。また、三菱財閥との関係が深い九州鉄道も国有化に反対であった。第1次西園寺内閣での閣議に際して、岩崎弥太郎の女婿である加藤高明外相が抗議の辞職をしている。さらに、国有化に反対ではないが、買収価額の算定が有利になるよう法律改正を請願する動きが、北越鉄道や京都鉄道などの地方中小私鉄に見られた（宇田 [1976]、100-104頁）。

以上のような状況においては、鉄道買収の過程において被買収会社が優位に立つであろうことは容易に想像がつく。このことは、後述する買収価額の算定において顕在化する。

Ⅳ. 買収価額の算定式 —「私設鉄道法」と「鉄道国有法」—

鉄道国有化当時、私鉄を規制する法律は1900（明治33）年制定の「私設鉄道法」であった。

図表3 鉄道買収価額の算定方法

I. 投資金を基準とするもの	1. 払込株金額を基礎とするもの	
	2. 建設費の決算額を基礎とするもの	A. 国債を額面で交付
		B. 国債を時価で交付
		C. 現金を交付
3. 新に建設する金額によるもの		
4. 分解売却方法によるもの		
II. 利益金を基準とするもの	1. 利益の配当を基礎とするもの	
	2. 株式の時価を基礎とするもの	A. 買収当時の時価によるもの
		B. 数年間の株価の平均によるもの
	3. 益金を基礎とするもの	A. 平均益金を市場金利で還元し現金を交付
		B. 平均益金を基礎として現金を交付
C. 平均益金を国債利率で還元し国債を交付		
III. 上記の折衷法		

注1：網掛は佐藤 [1929] に記述のないものである。

注2：本稿における「建設費」とは、特に断りがない限り、ストック項目たる固定財産額を意味する。

（出所：佐藤 [1929]、144-161頁、佐藤 [1943]、182-198頁に基づき筆者作成。）

当該法では「政府ハ本免許状下付ノ日ヨリ滿二十五箇年ノ後鐵道及附屬物件ヲ買上クルノ權ヲ保有ス（第72条）」として、政府による強制買収権および買収価額の算定式が規定されていた。しかし、鉄道国有法においては私設鉄道法とは異なる算定式を新たに規定している。本節では両者の詳細について概観する。なお、佐藤雄能によると、鉄道買収価額の算定方法は図表3のように分類される。

1. 「私設鉄道法」における買収価額規定

私設鉄道法では、以下のように買収価額算定式が規定されていた。

第73條 前條ニ依リ鐵道及附屬物件ヲ買上クルトキハ前五箇年ニ株券價格ヲ平均シテ買上價格ヲ定ム

前項ノ價格ガ會社ニ於テ前五箇年ニ株主ニ支拂タル純益金ノ配當平均額ノ二十倍ノ金額ヲ超ユルトキハ該金額ヲ以テ買上價格ト爲スヘシ

第74條 鐵道及附屬物件ノ状態不完全ナルトキハ其ノ補修ニ要スル費額ヲ前條ノ金額ヨリ控除シタルモノヲ以テ買上價格ト爲スヘシ

前項補修ニ要スル費額ニ付協議調ハサルトキハ鑑定人ノ意見ヲ聽キ政府之ヲ定ム
鑑定人ノ選定ニ關スル規則ハ勅令ヲ以テ之ヲ定ム

すなわち、第73条においては、①過去5年間の平均株価と②過去5年間の平均配当額の20倍の数値を比較して大きい金額を買収価額とすること、第74条においては、固定財産の状態が不

完全である場合には、補修費額を買収価額から控除すること、補修費額について協議がまとまらない場合は、鑑定人の意見を聴いた上で政府が決定すること、鑑定人の選定は勅令によることが定められた。

佐藤雄能は、②過去5年間の平均配当額の20倍の数値について、「是迄配当金として受けて居つた金額を得せしむる趣旨だとすれば、金利は年五分と看做したものと思はれる(佐藤[1929]、154頁)」と述べている。すなわち、かかる数値は過去5年間の平均配当額を5%で資本還元を行った結果である⁷。私設鉄道法に規定された買収価額算定方法を式にすると、以下の通りとなる (V: 買収価額、 P_t : t期の平均株価、 D_t : t期の平均配当)。

$$V = \max \left(\frac{\sum_{t=-5}^{-1} P_t}{5}, \frac{\sum_{t=-5}^{-1} D_t}{0.05} \right) = \max \left(\frac{\sum_{t=-5}^{-1} P_t}{5}, \frac{20 \sum_{t=-5}^{-1} D_t}{5} \right)$$

しかし佐藤は、かかる算出方法の欠点を指摘している。まず、①の方法については以下の通り欠点を挙げている (佐藤 [1929]、145-146頁)。

1. 「取引所の取引にかけられてない株式の価格は、どうして其の価格を定めるか」
2. 「数箇所の取引所で取引せられて居る株式は、日本全国の各取引所の平均に依るか」
3. 「優先株のあるとき、殊に数年間の拂込額が相違するときには、如何にして其の平均価格を算出するか」
4. 「舊株と新株とあつて、拂込金額の相違するときには、如何にして其の平均価格を算出するか⁸」
5. 「平均価格に依るには、毎日の取引株式数と其の取引価格との積数を調査して、計算せねばならぬ、若し全国各取引所の五箇年間の平均価格を調査することとならば、容易のことではないのである」
6. 「又株式価格に依るときは、被買収鐵道會社が、兼業を有するけれど之を買収しないで、鐵道だけを買収する場合に、其の價額の算定は殆ど出来ないことに爲る、假令兼業がないとしても、其の鐵道の一部分を買収する場合にも、亦株式価格では、買収価額の算定は出来ぬことに爲る」
7. 「鐵道の建設費が、全部株金で支辨せられて居るならば、他の事情を除けば、株式価格で買収価額を算定するは、必しも不當ではなからうが、實際上鐵道の建設費は、多少こそあれ借入金に依らぬものは、殆どないくらいである、斯る場合に債務をば承繼せず只株式価格で鐵道を買収せんとするは不合理の甚しいものである」

また、②の方法については、以下のような欠点を指摘している (佐藤 [1929]、154頁)。

8. 「會社は利益の中より、法定準備金其の他の積立を爲すとか、財産價額を消却すとか、後期繰越金を爲すとか、配當金以外の利益はあるので、單に配當金のみを標準としては、實際に伴はないものと爲る」
9. 「鐵道業が會社に依りて經營せられ、他に兼業を有しない場合に限り、適用し得る」

上記の算出方法に対する佐藤の批判は、主として運用上の困難性（1～5）、および被買収会社が兼業を有する場合の不合理性（6,9）の見地からなされたものである⁹。このため、「鐵道国有法」では新たな買収価額の算定式が規定されたのである。

2. 「鐵道国有法」における買収価額規定

鐵道国有法では買収価額について以下のように規定している。

第5條 買収価額ハ左ニ掲クルモノトス

一 會社ノ明治三十五年後半期乃至明治三十八年前半期ノ六營業年度間ニ於ケル建設費ニ對スル益金ノ平均割合ヲ買收ノ日ニ於ケル建設費ニ乗シタル額ヲ二十倍シタル金額

二 貯藏物品ノ實費ヲ時價ニ依リ公債券面金額ニ換算シタル金額但シ借入金ヲ以テ購入シタルモノヲ除ク

前項第一號ニ於テ益金ト稱スルハ營業收入ヨリ營業費、賞與金及收益勘定以外ノ諸勘定ヨリ生シタル利息ヲ控除シタルモノヲ謂ヒ益金ノ平均割合ト稱スルハ明治三十五年後半期乃至明治三十八年前半期ノ每營業年度ニ於ケル建設費合計ヲ以テ同期間ニ於ケル益金ノ合計ヲ除シタルモノノ二倍ヲ謂フ

第6條 借入金ハ建設費ニ使用シタルモノニ限り時價ニ依リ公債券面金額ニ換算シ買収価額ヨリ之ヲ控除ス

會社カ鐵道及附屬物件ノ補修ヲ爲サス又ハ鐵道建設規程ニ依リ期限内ニ改築若ハ改造ヲ爲サル場合ニ於テハ其ノ補修、改築又ハ改造ニ要スル金額ハ前項ノ例ニ依リ買収価額ヨリ之ヲ控除ス

第7條 資本勘定ニ屬スル支出ハ借入金ヲ以テシタルモノヲ除クノ外順次ニ建設費及貯藏物品ニ對シ之ヲ爲シタルモノト看做ス

借入金ノ支出ハ前項ノ支出ノ後ニ爲シタルモノト看做ス

第8條 會社カ明治三十八年前半期ノ營業年度末ニ於テ運輸開始後六營業年度ヲ經過シタル線路ヲ有セサル場合又ハ第五條第一項第一號ノ金額カ建設費ニ達セサル場合ニ於テハ政府ハ其ノ建設費以内ニ於テ協定シタル金額ヲ以テ第五條第一項第一號ノ金額ニ代フ

第12條 買収代價ハ買収ノ日ヨリ五箇年以内ニ於テ券面金額ニ依リ五分利付公債證書ヲ以テ之ヲ
交付ス但シ五十圓未滿ノ端數ハ之ヲ五十圓トス
會社殘餘財産ノ分配ハ前項公債證書ヲ以テス
(第3項省略)

附則

第二條ニ掲ケル會社ノ本法發布以後ニ於ケル貯藏物品ノ購入、建設費ノ増減及債務ノ負擔ニ付テ
ハ主務大臣ノ認可ヲ受クヘシ

前項ノ認可ヲ受ケサルモノニ付テハ政府之ヲ承繼セス但シ政府ハ其ノ額ヲ査定シ又ハ相當ノ補償
ヲ徴シテ之ヲ承繼スルコトヲ得

上記の条文による規定を要約すると、以下の通りとなる。

1. 買収価額は下記(ア)(イ)の合計である。ただし、借入金によって建設・購入したものは控除する。

(ア) 1902(明治35)年後半期から1905(明治38)年前半期にわたる6営業年度の益金の合計を
同期間の建設費の合計で除して2倍したものに買収日における建設費をかけた額の20倍の
額(下式参照。なお、Vは買収価額、 π は益金、 C_t はt期における建設費を示し、 $t=-6$ は
1902年度後半期、 $t=-1$ は1905年度前半期、 $t=0$ は買収日を示す)。

$$V = \frac{\sum_{t=-6}^{-1} \pi_t}{\sum_{t=-6}^{-1} C_t} \times 2 \times C_0 \times 20 = \frac{40C_0 \sum_{t=-6}^{-1} \pi_t}{\sum_{t=-6}^{-1} C_t}$$

(イ) 貯藏物品の時価。

2. 1.の金額が建設費に達しない場合や1905(明治38)年前半期末において開業後6営業年度を経過した路線を有しない場合は、政府と鉄道会社との協定によって買収価額を決定する。
3. 買収代価は買収日から5年以内に五分利付公債によって交付される。
4. 法律發布以降の建設費・貯藏物品・債務の増減については主務大臣(通信大臣)の認可を必要とする。
5. 無認可の建設費・貯藏物品・債務は原則として承継しないが、その額を査定して代価を交付(資産の場合)ないし徴収(負債の場合)することで承継しうる。

買収価額の大部分を占めると考えられる1.(ア)の算定式は、「鐵道業者が從來得て居った營業上の益金と買収せられた後に、國債證券(五分利公債—引用者注)の利子として得る所と同一ならしむる趣旨に出づるもの(佐藤 [1929]、158頁)」であった。もっとも、算定式をみる

と、買収された後には従来の益金の約2倍の額が公債利子として得られることとなり、この記述とは齟齬が生じる¹⁰。

V. 鉄道国有化の実施

1. 被買収会社の対応

上記のような買収価額の算定による鉄道国有化の強制に対し、被買収会社の反応が様々であったことは前述した通りである。しかし、次第に大方の被買収会社が鉄道国有化は不可避と考えるようになり、現実路線として買収価額の吊り上げを画策し始めた。買収価額の吊り上げは、①買収日における建設費を増加させるか¹¹、②益金割合を増加させるか、いずれかの方法によった（桜井 [1986b]、117-120頁）。

政府は①への対策として、鉄道国有法の附則第1項において、建設費の増加に対する主務大臣の認可という一応の規制を設けていた。しかし実際には、佐藤をして「なかなかそんな規定に抑へられる様な、おとなしい私設鐵道會社は一つだつてありませんでした（佐藤 [1933]、23-24頁）」と言わしめる状況であった。申請した建設費が認可されなかった鉄道会社は、北海道炭礦・甲武・日本・山陽・九州・総武・関西・参宮の各鐵道であったが、いずれの会社も無認可建設費額は総建設費額に対して非常に小さな割合しか占めていない。すなわち、鉄道会社の建設費認可申請は大方受理されたこととなる。また、無認可建設費に関しても、附則第2項の規程によって政府による買収の可能性が残されており、実際には決算額以上に査定されて買収価額に組み入れられた（図表4）。

②による買収価額の吊り上げにはいくつかの方法が存在した。例えば、政府は益金割合の算出における「建設費」について、会計年度末の決算額を用いるつもりであった。しかし、1907（明治40）年5月13日に甲武鐵道から建設費額を「開業線及未開業線ニ区分シ更ニ其開業線建設費中半期ノ中間ニ於テ使用ヲ開始シタル部分ニ限り使用開始ノ月ニ依リ月割計算（逓信省（編）[1909]、812頁）」とすべき旨の具申が、同年6月12日には山陽鐵道から「未開業中ノ該線建設費ハ每營業年度末（「年度末」の間違いか—筆者注）建設費ノ合計ヨリ控除（逓信省（編）[1909]、813頁）」すべき旨の具申が提出された。被買収会社側としては、算出式の分母を小さくすることで益金割合を増加させる意図があったようであるが、これに対し、政府は甲武鐵道の具申を採用することにした（逓信省（編）[1909]、812-818頁、佐藤 [1943]、439-440頁）。その他にも、甲武鐵道の清算人が「所得税金ハ營業費中ヨリ除外（逓信省（編）[1909]、822頁）」する旨の陳情書を提出する、營業費に属すべきものを建設費に振り替えるなど、被買収

図表4 鉄道買収価額価明細表

会社名	買収日における 建設費 A	建設費に対する 益金平均割合 B	買収価額 (A×B×20) C	無認可建設費		買収価額計 (C+E) F	資本勘定所屬 以外の土地 G	買収価額総計 (F+G) H
				決算額 D	査定買収価額 E			
北海道炭礦	12,152,354.687	0.1249393062564	30,366,135.280	10,461.530	11,550.767	30,377,686.047	110,971.953	30,488,658.000
甲武	4,895,013.288	0.1451865701652	14,213,803.800	51,374.674	56,723.721	14,270,527.521	-	14,270,527.521
日本	55,057,845.419	0.1249676686486	137,609,011.680	55,110.059	61,465.602	137,670,477.282	-	137,670,477.282
岩越	2,729,243.134	-	2,521,498.000	-	-	2,521,498.000	-	2,521,498.000
山陽	38,128,695.580	0.1029738188406	78,525,147.820	146,387.896	163,854.820	78,689,002.640	-	78,689,002.640
西成	1,751,238.595	-	1,704,509.318	-	-	1,704,509.318	-	1,704,509.318
九州	56,323,731.692	0.1009797318262	113,751,106.440	2,320,867.795	2,593,727.978	116,344,834.418	-	116,344,834.418
北海道	11,365,391.121	-	11,365,391.121	-	-	11,365,391.121	-	11,365,391.121
京都	3,457,794.206	-	3,340,468.500	-	-	3,340,468.500	-	3,340,468.500
阪鶴	6,932,817.617	-	6,927,850.000	-	-	6,927,850.000	-	6,927,850.000
北越	7,307,031.866	0.0530138372798	7,747,475.960	-	-	7,747,475.960	-	7,747,475.960
総武	6,153,763.604	0.1044353493364	12,853,409.040	15,618.074	17,745.795	12,871,154.835	-	12,871,154.835
房総	2,215,543.623	-	2,135,000.000	-	-	2,135,000.000	-	2,135,000.000
七尾	1,532,488.730	-	1,490,000.000	-	-	1,490,000.000	-	1,490,000.000
徳島	1,331,748.463	-	1,310,000.000	-	-	1,310,000.000	-	1,310,000.000
関西	24,789,882.782	0.0726358634820	36,012,690.820	102,687.037	117,182.514	36,129,873.334	-	36,129,873.334
参宮	2,772,299.758	0.0991443933582	5,497,159.560	36,824.002	38,355.247	5,535,514.807	-	5,535,514.807
合計	238,896,884.165	-	467,370,657.339	2,739,331.067	3,060,606.444	470,431,263.783	110,971.953	470,542,235.736

注1：網掛の欄は計算の誤りがあるが、1円未満と少額であるため、原典のままとした。

注2：貯蔵物品等は含まれていないため、図表5の「公債交付総額」とは数値が異なる。

(出所：逓信省(編) [1909]、附録58頁。一部改編。)

会社側は様々な方法を模索しており、そのほとんどが政府によって容認された（野田 [1980]、301頁、桜井 [1986b]、120頁）。

以上のように、買収手続きは被買収会社に有利に進められたのであるが、その理由は鉄道国有法で定められた審査委員の制度にも求めることができる。同法第9条では、権利義務の承継や計算に異議のある場合、あるいは第8条に該当する会社との協定が成立しない場合に審査委員が決定を行う旨が規定されていた¹²。しかし、「國有準備局は一度審査委員会を開くときは、一々委員会に付さなければならぬことに爲り、買収事務の結了を遅延せしめるに至ることを恐れ、極力委員会を開くことを避けようと努め、會社の主張は少しでも理由の附け得ることは之を容れた（佐藤 [1943]、440頁）」のである。

2. 鉄道国有化による過大資本化

結果、鉄道国有化における過大資本化は図表5のようになった。買収価額の算定では被買収会社の益金額が変数となっているため、収益性の高い路線を有する会社の買収において過大資

図表5 鉄道国有化による過大資本化

被買収会社	承継資産総額	承継借入金 (純額)	純資産額 (A-B)	公債交付総額	過大(小)資本化額 (D-C)
	A	B	C	D	
北海道炭礦	13,015,431.883	283,331.778	12,732,100.105	30,997,100.000	18,264,999.895
甲武	5,804,689.529	-	5,804,689.529	14,599,550.000	8,794,860.471
日本	60,895,085.026	-	60,895,085.026	142,523,600.000	81,628,514.974
岩越	2,750,328.971	110,328.971	2,640,000.000	2,422,000.000	▲ 218,000.000
山陽	42,366,107.680	5,060,000.000	37,306,107.680	76,639,200.000	39,333,092.320
西成	2,230,788.595	301,238.595	1,929,550.000	1,846,900.000	▲ 82,650.000
九州	69,889,758.605	2,986,250.000	66,903,508.605	118,508,150.000	51,604,641.395
北海道	11,442,975.216	-	11,442,975.216	6,131,500.000	▲ 5,311,475.216
京都	3,475,508.284	55,000.000	3,420,508.284	3,296,400.000	▲ 124,108.284
阪鶴	7,630,742.428	3,237,000.000	4,393,742.428	4,284,350.000	▲ 109,392.428
北越	7,396,161.255	3,670,000.000	3,726,161.255	3,721,800.000	▲ 4,361.255
総武	6,468,669.422	475,069.422	5,993,600.000	12,406,050.000	6,412,450.000
房総	2,234,903.683	1,080,000.000	1,154,903.683	960,400.000	▲ 194,503.683
七尾	1,550,864.420	446,010.000	1,104,854.420	994,300.000	▲ 110,554.420
徳島	1,359,410.611	596,000.000	763,410.611	697,200.000	▲ 66,210.611
関西	26,198,871.855	6,326,680.912	19,872,190.943	30,437,550.000	10,565,359.057
参宮	3,540,942.876	-	3,540,942.876	5,728,950.000	2,188,007.124
合計	268,251,240.339	24,626,909.678	243,624,330.661	456,195,000.000	212,570,669.339

(出所：逓信省（編）[1909]、附録47.57頁に基づき筆者作成。)

本化が発現する傾向にあった。収益性の低い路線を有する会社の買収については過小資本化の状態にあったが、17社合計額としては、212,570,669円33銭9厘が過大となっている。17社の純資産総額が243,624,330円66銭1厘であるから、約1.87倍の過大資本化であり、これは資産の過大表示として現象する。

図表6 1907 (明治40) 年度・1908 (明治41) 年度資産負債表 (貸借対照表)

1908 (明治41) 年度		1907 (明治40) 年度	
		資 産	資 産
現 定 財 産 金	資 産 金	現 定 拂 財 産 金	資 産 金
前 品 用 金		前 品 用 財 産 金	
用 品 費 金		用 品 用 財 産 金	
鐵 道 差 減 計		鐵 道 差 減 計	
公 債 差 減 計		公 債 差 減 計	
合 計		合 計	
資 産 金 額	資 産 金 額	資 産 金 額	資 産 金 額
212,570,669.339	212,570,669.339	212,570,669.339	212,570,669.339
未 還 資 本	未 還 資 本	未 還 資 本	未 還 資 本
既 還 資 本	既 還 資 本	既 還 資 本	既 還 資 本
特 設 資 本	特 設 資 本	特 設 資 本	特 設 資 本
歳 入 歳 出 外 受 入	歳 入 歳 出 外 受 入	歳 入 歳 出 外 受 入	歳 入 歳 出 外 受 入
合 計	合 計	合 計	合 計
負 債 金 額	負 債 金 額	負 債 金 額	負 債 金 額
243,624,330.661	243,624,330.661	243,624,330.661	243,624,330.661

(出所：鐵道院 (編) [1909]、53-54頁、鐵道院 (編) [1910]、71頁。)

次に、買収後の国有鉄道は、過大資本化を貸借対照表上どのように処理していたかについて検証する。図表6は1907（明治40）年度および1908（明治41）年度における国有鉄道の資産負債表（貸借対照表）であるが、この借方には「のれん」に相当する勘定科目を見出すことはできず、代わりに「公債差減」なる勘定科目が存在している。これは1907,1908年度のみに計上されている。ここから鉄道買収公債は割引発行され、吉田〔1910〕が示す過大資本化の表示方法の①に相当するとも推測できるが、鉄道国有法が「買収代價ハ買収ノ日ヨリ五箇年以内ニ於テ券面金額ニ依リ五分利付公債證書ヲ以テ之ヲ交付ス（第12条、傍点は筆者）」と規定しており、実際も割引発行された形跡は見受けられない（大藏省（編）〔1956〕、880-883頁）。また、仮に割引発行であるとしても、その割引額は過大資本化額に比して過小である。一方、固定財産勘定を見ると、国有化以前の固定財産価額に被買収会社から承継する資産総額を加味したとしても、明らかに過大である。このため、国有鉄道の貸借対照表における過大資本化の表示方法は、固定財産の過大表示（吉田〔1910〕が示す方法の②）であったと確認できる。

国有鉄道は何故、過大資本化を固定財産の過大表示によって処理したのであろうか。吉田〔1910〕に示された方法のうち、①は鉄道買収公債が割引発行されていないために採用はできず、採りうる方法は②資産の過大計上か③のれんの計上である。当時の日本ではのれんの計上はほとんど例を見なかったこともあり、資産の実在性を強調するためには、現物資産の過大計上が適当だと考えられていたのではないだろうか。特に、国有鉄道における固定財産は、鉄道公債の担保となりうるものであり、鉄道公債の信用および市場価格の維持のためには、無形資産よりも有形の固定財産として計上すべきであると判断されたのではないかと推測される。

3. 鉄道買収公債の交付

鉄道国有法には、「政府ハ明治三十九年ヨリ明治四十八年迄ノ間ニ於テ本法ノ規定ニ依リ左ニ掲クル私設鐵道株式會社所屬ノ鐵道ヲ買収スヘシ（第2条）」、「買収代價ハ買収ノ日ヨリ五箇年以内ニ於テ券面金額ニ依リ五分利付公債證書ヲ以テ之ヲ交付ス（第12条）」とあった。鉄道買収期間を10年以内とし、鉄道買収公債の交付期間を5年以内としたのは、公債の交付が一度に集中した場合の市場価格下落を回避するためであった。しかし、被買収鉄道会社が前述のような方法をもって買収価額の吊り上げを画策したため、政府は日程を繰り上げ、1907（明治40）年10月までに予定していた17社全てを買収したのである（野田〔1980〕、298頁）。

買収開始直後、日本は恐慌に見舞われ、鉄道株や公債の価格下落が深刻となった。それでも公債価格は80円台の相場を維持していたが（図表11参照）、鉄道株は公債に換算して62~3円まで低落していた。そのため、被買収会社の株主は鉄道買収公債の早期交付を求め、全国手形交換所联合会・全国商業会議所联合会からも早期交付の建議が提出されたが、政府は一層の公

図表7 買収日・公債交付日・交付額

会社名	買収日	公債交付日	交付額
京釜	1906年7月1日	1908年6月30日	20,123,800
北海道炭礦	10月1日	1908年3月31日	30,997,100
甲武	10月1日	1908年5月15日	800,000
		1909年3月31日	13,799,550
日本	11月1日	1909年4月30日	142,523,600
岩越	11月1日	1909年4月30日	2,422,000
山陽	12月1日	1908年4月30日	1,500,000
		1909年5月31日	75,139,200
西成	12月1日	1909年5月31日	1,846,900
九州	1907年7月1日	1909年6月30日	118,508,150
北海道	7月1日	1909年6月30日	6,131,500
京都	8月1日	1909年7月31日	3,296,400
阪鶴	8月1日	1908年6月30日	273,650
		1909年7月31日	4,010,700
北越	8月1日	1909年7月31日	3,721,800
総武	9月1日	1908年7月15日	150,000
		1909年7月31日	12,256,050
房総	9月1日	1909年7月31日	960,400
七尾	9月1日	1908年6月30日	100,000
		1909年7月31日	894,300
徳島	9月1日	1908年10月31日	100,000
		1909年7月31日	597,200
関西	10月1日	1909年7月31日	30,437,550
参宮	10月1日	1909年7月31日	5,728,950

(出所：大藏省（編）[1956]、881-882頁に基づき筆者作成。)

債価格下落を懸念してこれらには応じなかった。銀行などの金融資本家はこの状況に乗じて鉄道株に買い向かい、鉄道株の銀行への集中が生じた。

1908（明治41）年に第1次桂太郎内閣が成立し、緊縮財政や国債整理などの政策により、公債価格の下落は1908年後半より上昇に転じた。政府は1909（明治42）年3～4月に、1906（明治39）年中に買収した各鉄道会社の株主に鉄道買収公債を交付し、6～7月に残りの各鉄道会社の株主にも交付した（図表7）。この際、公債価格への悪影響を恐れて甲種登録国債¹³の形式で交付したのであるが、流動性を欠く登録国債は旧株主にとって不評であった（野田 [1980]、344-345頁）。

Ⅵ. 国有鉄道における過大資本化の問題

過大資本化の問題点は、Ⅱ. 3. で述べた通りである。本節では、上記3点の問題について、その実態について論じる。

1. 固定資産維持問題

固定資産の維持に関する一般的な会計処理方法は、減価償却によって固定資産の減価相当額を内部留保することである。しかし、1947（昭和22）年以前の国有鉄道では減価償却が実施されていなかった。これには、減価償却が名目資本維持を指向する会計処理であることから、実体資本維持を指向する国有鉄道にはそぐわないという理由もあったが、別の理由として、減価償却を行った場合、償却後の益金は処分可能利益とみなされて、一般会計に繰り入れられる可能性があったことが挙げられる。国有鉄道では、1909（明治42）年度以降、益金は内部留保されて主として改良費に充当されていたため、益金の一般会計繰入圧力を牽制するために減価償却を敢えて実施しなかったと考えられる（中村 [2014]、56-62頁）。その代替として、改良費や補充費の計上によって実体資本維持が企図されていた。

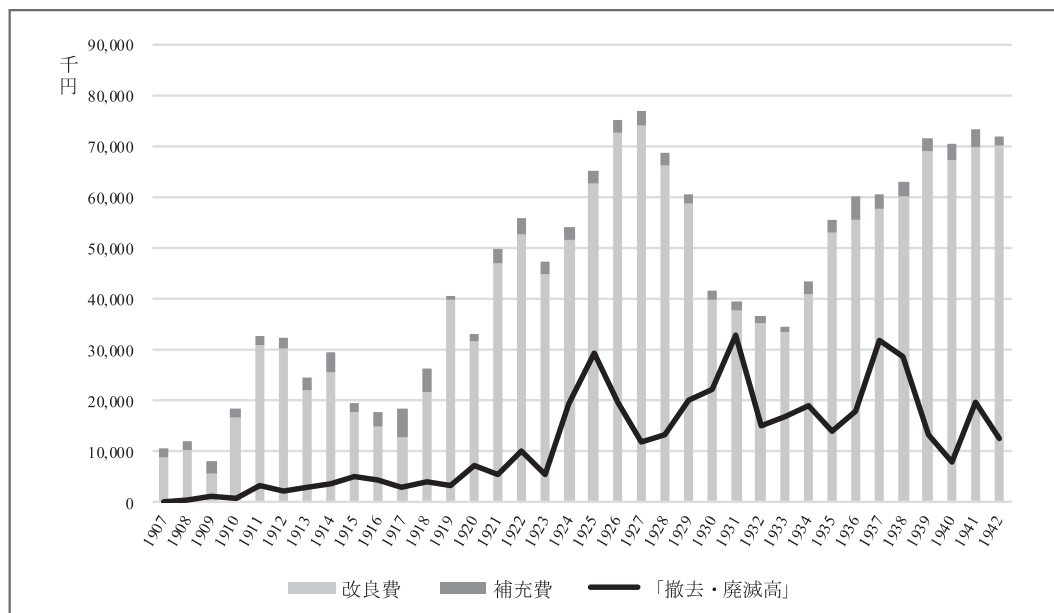
改良費・補充費はいずれも資本的支出に相当する。改良費は改良工事に際する資本的支出であり、上記の通り主として内部留保された益金が充当された。一方、補充費は補充工事に伴う少額の資本的支出であり、収益的収入が充当された。これらの費目には固定資産のカレント・コストが反映された¹⁴。例として1909（明治42）年度の固定資産勘定を推定すると、図表8の様になる。改良・補充工事が実施されると、資本的支出は固定資産勘定の借方に計上され、工事によって廃棄した資産額は貸方側に計上された（網掛部）¹⁵。図表9において、1907（明治40）年度以降の改良費・建設費・「改良補充工事ノ結果撤去シタル高及廢滅ニ歸シタル高（以

図表8 1909（明治42）年度固定資産勘定の推定

固定資産		
年 度 首 價 額	732,854,258.309	土 地 車 輛 其 他 讓 渡 等
前 受 金 二 對 ス ル 精 算 高	7,240,589.084	改良補充工事ノ結果撤去シタル高及廢滅ニ歸シタル高
建 設 費 決 算 高	21,253,240.486	前年度組入額ノ内訂正減
改 良 費 決 算 高	5,245,260.452	差 引 現 在 高
補 充 費 決 算 高	2,542,234.649	
土 地 其 他 讓 受 等	1,819,560.721	
	<u>770,955,143.701</u>	<u>770,955,143.701</u>

（出所：鐵道院（編）[1911]、74-75, 80-81頁に基づき筆者作成。）

図表9 改良費・補充費・「撤去・廃滅高」の推移



注1：改良費・補充費は、大川・野田・高松・山田・熊崎・塩野谷・南（編）[1967]、160-163頁における「投資財個別価格指数」のうち「鉄道および軌道用施設」の指数を用いて、1907年度の物価水準に変換している。

注2：1907（明治40）年度および1908（明治41）年度の改良費額は、「資本勘定歳出予算決算表」の額と固定資産との増減額が一致しない。詳細は不明であるが、ここでは「資本勘定歳出予算決算表」の額を用いている。

（出所：鐵道院（編）[1909]～[1919]、鐵道省（編）[1920]～[1943] 鐵道省總務局（編）[1943]、大川・野田・高松・山田・熊崎・塩野谷・南（編）[1967]に基づき筆者作成。）

下、「撤去・廃滅高」の推移を示している。なお、前述の通り改良費・補充費はカレント・コストに基づくため、1907年の物価水準に変換している。これによると、撤去・廃棄高以上に改良費・補充費が計上されており、固定資産の維持は達成されていたと考えられる。

2. 運賃問題

アメリカ鉄道会社での過大資本化に伴う高運賃は、配当や利払いの負担増が輸送原価に転嫁された結果であった。しかし、大正期以前の日本の国有鉄道では、運賃設定のための原価計算は実施されていなかった。したがって、原価計算上、鉄道買収公債の利子が輸送原価に転嫁されたことを確認することはできないが、実際に設定された運賃率が鉄道国有化前後で如何に変化したかを検証する。

まず、旅客運賃について検証する。旅客運賃は1人1マイルあたりの運賃率が設定されてお

図表 10 旅客運賃率の変化

距離 (マイル)	1人1マイル当たり(円)					
	一等		二等		三等	
	1902年	1907年	1902年	1907年	1902年	1907年
0.1～50	0.049500	0.041250	0.028875	0.024750	0.016500	0.016500
50.1～100	0.042000	0.032500	0.024500	0.019500	0.014000	0.013000
100.1～200	0.033000	0.025000	0.019250	0.015000	0.011000	0.010000
200.1～300	0.027000	0.020000	0.015750	0.012000	0.009000	0.008000
300.1～	0.024000	0.017500	0.014000	0.010500	0.008000	0.007000

注：1902年の賃率表では、1マイル未満の距離は記載されていない。

(出所：松岡 [1914]、578-582頁に基づき筆者作成。)

り、距離が長くなるにしたがって運賃率が逡減する「遠距離逡減法」を採っている。鉄道国有化以前の運賃率は1902（明治35）年に設定されたものであったが、国有化後の1907（明治40）年に改定された（図表10）。改定前後の旅客運賃率を比較すると、改定によって賃率は低減している。ここから、旅客にとって過大資本化の影響を受けることはなかったと考えられる。なお、この後、1918（大正7）年にも賃率改定が実施され、ここでは賃率が上げられることになるのであるが、これは、第一次世界大戦に伴うインフレーションの影響である（中川 [1936]、184頁）。

次に、貨物については、1901（明治34）年に通信省告示第37号によって制定された「鉄道作業局大貨物運賃、手数料、及等級表」が制定されていた。国有化後は「遠距離逡減法」を貨物運賃にも導入するなど、一般割引に修正を加えた程度で、1912（明治45・大正元）年まで現行であった（松岡 [1914]、661,682頁）。

上記のことより、鉄道国有化に伴う賃率の変化は、上昇どころかむしろ割引が強化されており、鉄道買収公債利子の運賃への転嫁を看取することはできない。

3. 公債市場価格問題

鉄道国有化に際して多額の公債が発行され、その結果として公債の市場価格が下落するであろうことは容易に想像できる。このことは、政府にとっては今後の公債発行に支障をきたす可能性があった。図表11に五分利公債市場価格の推移を示しているが、1910（明治43）年後半から緩やかな下落傾向を示している。しかし、1908（明治41）年後半から1910年半ばまでは、公債の市場価格は上昇傾向にあった。この理由として、まず鉄道買収公債（甲号五分利公債）の需要増が考えられる。

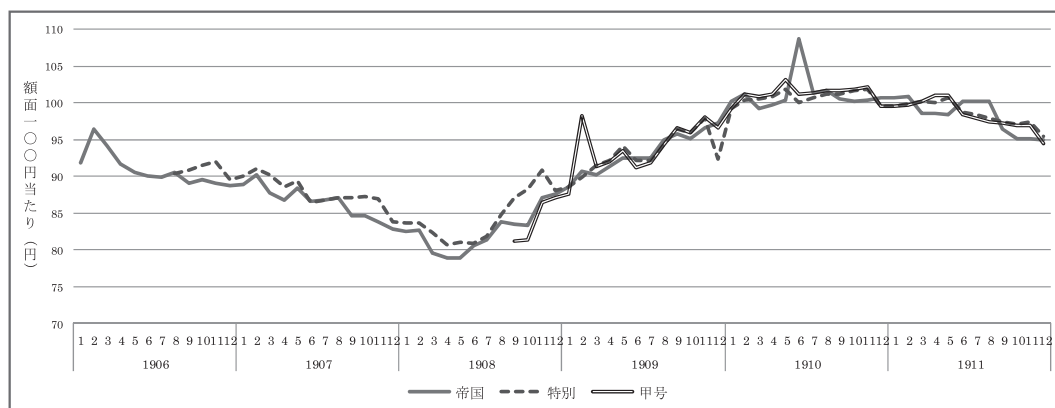
前述の通り、鉄道買収公債は流動性を欠く甲種登録国債として交付された。ここに、鉄道買収公債の市場取引を制限して公債市場価格の維持を図ろうとする政府の意図を看取するこ

とができる。しかし、公債を交付された旧株主からは当然の如く忌避されて証券の発行請求が続出し、1909（明治42）年度末には既に、公債交付総額476,318,880円¹⁶のうち、証券発行375,940,600円（約78.9%）、甲種登録99,264,050円（約20.8%）、償還済1,114,150円（約0.2%）となっていた（大藏省（編）[1956]、882頁）。釜江廣志によると、旧株主は資産運用において債券に対する選好を有していたわけではないため、登録解除によって証券が発行された鉄道買収公債（甲号五分利公債）は売却されやすかったが、その利回りの高さから市場の需要を集めたとされる（釜江 [2016]、64頁）。

これに加えて、1909（明治42）年の「帝国鉄道会計法」改正も公債市場価格維持の理由として挙げられる。1906（明治39）年の「鉄道国有法」と同時に「帝国鉄道会計法（1906年）」も制定され、それまで一般会計にて処理されていた建設費も特別会計化された。しかし、同法では益金は一般会計に繰り入れることが規定されており、完全に一般会計から独立した特別会計とはいえなかった。しかし、益金を内部留保して公債の元利償還あるいは固定財産の改良に充当し、鉄道公債の信用および市場価格を維持しようと企図して、新たな「帝国鉄道会計法（1909年）」を制定したのである（島 [1950]、171-179頁）。

しかし、以上のような状況・施策にもかかわらず、1910（明治43）年後半以降の公債市場価格は緩やかな下降基調となった。当時が「日露戦費公債と鉄道買収公債とによる公債累積の時代であり、それが金融界を圧した時代であった。それ故にまた、その整理の時代でもあった（大内 [1974]、120頁）」ことは事実であり、公債市場価格の下降基調はその反映であろう。そ

図表11 五分利公債市場価格の推移



注：「帝国五分利公債」（年利5%、5年据置、55年償還）は一般公債、「特別五分利公債」（年利5%、5年据置、25年償還）は日露戦争に関する臨時事件公債、「甲号五分利公債」（年利5%、5年据置、50年償還）は鉄道国有化に関する鉄道買収公債である。

（出所：大藏省理財局（編）[1911]、750-757頁に基づき筆者作成。）

もそも鉄道国有化を実施した第二次桂内閣は非募債主義を原則としており、鉄道国有化後初めて鉄道公債が起債されたのは1924（大正13）年であった。その方法も、大蔵省預金部の引き受けによる起債であった。無論、この間にも国有鉄道において資金需要は発生しており、大蔵省預金部・他の特別会計・一般会計からの借入金や償還期限1年以内の「鉄道証券」「鉄道債券」によって資金調達を実施していた（大蔵省（編）[1956]、678-680頁、日本国有鉄道（編）[1972]、445頁）。かかる方法によって、鉄道公債起債の困難さを回避した資金調達が実施されたのである。

Ⅶ. 結語

本稿では、鉄道国有化の会計処理を俎上に載せ、それに伴う過大資本化の実態とその影響について検証してきた。以下に、その結果を総括する。

第一に、鉄道国有化によって、国有鉄道には承継した純資産額に対して約1.87倍の過大資本化が発生していた。もっともこれは買収した17社を総じた数値であり、個別には過小資本化の買収事例も散見される。鉄道国有法で規定された買収価額算定式では、建設費に対する益金の割合が用いられており、過大資本となるか過小資本となるかは被買収会社の収益性の高低に依存する傾向にあった。国有鉄道は過大資本化に対して、固定財産の過大表示で対応しており、今日のようにのれんの計上は行われなかった。この背景には、鉄道公債の信用および市場価格の維持のために、固定財産の実在性を強調する目的があったのではないかと推測される。

第二に、過大資本化によって本来生じるであろう問題のうち、「固定財産維持問題」「運賃問題」は、さほど顕著に発現しなかった。固定財産維持については、撤去・廃滅高を上回る改良費・補充費の計上によって固定財産そのものの維持にかかわる実体資本維持が達成されていた。運賃については、国有化後に鉄道買収公債利子が運賃に転嫁されるような現象は看取されず、むしろ賃率の引き下げが実施されていた。また「公債市場価格問題」については、国有化直後には鉄道買収公債の需要増や帝国鉄道会計法の改正によって市場価格が維持されていたものの、1910（明治43）年後半からは緩やかな下落傾向にあった。しかし、そもそも鉄道国有化後の政府は非募債主義を原則としており、借入金や償還期限1年以内の「鉄道証券」「鉄道債券」による資金調達を行うことで、鉄道公債起債の困難さを回避していた。

太平洋戦争後、1947（昭和22）年には帝国鉄道会計法の廃止と国有鉄道事業特別会計法の制定がなされ、これによって減価償却が開始された。しかし戦後のインフレーション下において取得原価に基づいた減価償却では自己金融が不充分であったため、1950（昭和25）年以降、取

図表 12 1955（昭和30）年度日本国有鉄道資産再評価

	a	b	b/a
	1954（昭和29）年度決算	1955（昭和30）年度決算	
①有形固定資産取得原価合計額	286,475,809,036.00	2,146,360,640,889.00	7.492
②減価償却引当金合計額	20,633,261,334.08	880,400,437,743.00	42.669
③（特別）補充取替引当金	117,002,791,993.51	0.00	-
④補充工事引当金	4,808,458,493.26	0.00	-
⑤帳簿価額 = ① - (② + ③ + ④)	144,031,297,215.15	1,265,960,203,146.00	8.789

注1：補充工事引当金は、補充工事費（有形固定資産）の即時償却分である。

注2：1955（昭和30）年度中に追加取得された有形固定資産には再評価がなされていない。

（出所：佐々木 [2011]、418頁。一部改編。）

替原価に基づいた減価償却費と取得原価に基づいた減価償却費の差額が「（特別）補充取替引当金」として補助的に計上された。その後、1955（昭和30）年には減価償却のための基盤整理として、同年4月1日を基準日として取替原価への資産再評価が実施された（図表12：佐々木 [2011]、416-419頁）。過大資本化の結果として過大評価された固定財産は、有耶無耶のまま太平洋戦争後の資産再評価によって適正化されたのである。

附記：本稿は、「北海道大学大学院経済学研究院地域経済経営ネットワーク研究センター 2017年度第4回研究会」にて報告した内容に加筆したものである。同研究会にて有益なコメントをくださった諸先生に感謝申し上げます。また本稿は、2016年度中京大学特定研究助成「明治期日本の鉄道国有化における会計実務に関する史的研究（1610712）」の成果である。

注

- 1 本稿における「鉄道国有化」の語は、1906（明治39）年の「鉄道国有法」に基づく国有化のみを指す固有名詞として用いている。このため、表題では敢えて「」をつけたが、煩雑さを避けるために本文中では「」を省略して用いる。
- 2 各被買収会社を調査すると、中小私鉄の買収に際しては過小資本化が生じているが、被買収17社を総じてみると過大資本化となっている（図表5参照）。
- 3 佐藤雄能（1865～1939年）は明治後期から昭和初期における鉄道官僚である。1899（明治32）年より逓信省鉄道局に勤務し、1933（昭和8）年に後身の鉄道省を退官した。鉄道国有化時は、鉄道国有準備局属兼逓信属として国有化の事務を担当している（大川 [1944]、167-168頁）。
- 4 本論に入る前に、本稿で用いる呼称・用語について述べておく。まず国有鉄道の呼称について、本稿で取り扱う「鉄道国有化」以前は「官設鉄道」、国有化後第二次世界大戦終結までは「帝国鉄道」との呼称が正式であった（原田 [1984]、53頁）。しかし本稿では、法令などの固有名詞を除き、両者を包

撰する呼称として「国有鉄道」の語を用いる。次に会計用語について、近代期の国有鉄道では、固定資産を「固定財産」、利益を「益金」、貸借対照表を「資産負債表（1907～1909年度）」と呼称していた。本稿では先行研究や一般論への言及を除き、当時の用語を用いる。

- 5 なお、吉田 [1910] における上記の内容は、Hatfield [1909], pp. 167-170 (松尾 (訳) [1971], 162-165頁) の内容とほぼ同様である。これは吉田 [1910] が「英會計學者「デクシー」「リスリー」(Lisle 一筆者注) の兩氏及米會計學者「ハットフィールド」氏の數著書を参考し我國社會會計の狀態と現行商法とを參酌して編著せるもの (吉田 [1910]、自序3頁)」であるためであろう。
- 6 当時のアメリカ鉄道会社における減価償却の会計処理には、現在と同様に期間費用として計上する方法の他に、減価償却準備金として配当支払い前もしくは支払い後の利益剰余金から留保する方法が存在した (中村 [1991]、182頁)。このため、株主総会の動向等によって減価償却が歪められる可能性が残されていた。
- 7 ここでの割引率5%は、買収の対価として交付する公債のクーポン・レートであると推測される。私設鉄道法には買収の対価についての規定は存在しないが、1892 (明治25) 年の鉄道敷設法には「私設鐵道買収ノ費用ハ公債ヲ發行シ代價トシテ其ノ會社ニ交付スヘシ (第12条)」と規定されている。
- 8 明治初期より、株式会社では「株式分割払込制」が採用されており、法的には1890 (明治23) 年の旧商法で制度化された。この制度下では、株式購入時には最低限その金額の1/4を払い込むだけでよく、残額は取締役の請求があり次第払い込んでいた。また、配当は実際に払い込まれた金額に対して支払われたが、未払込額のある株式でも1株の議決権を行使することが可能であった。株式市場においては、払込割合の低い株式の方が相対的に高い株価がついていた (青地 [2014]、269-278頁)。
- 9 7については、企業合併を行って負債も承継するのであれば問題ないが、ここで求めているのは「鐵道及附屬物件」、すなわち資産のみの買収価額であるため、佐藤の指摘通り問題は残るだろう。8については、買収価額として株主価値 (配当を割り引く場合) を用いるか事業価値 (益金を割り引く場合) を用いるかの問題であるが、いずれにしても資産のみの買収価額としては不適切である。
- 10 前記鉄道国有法第5条第2項の後半部 (「益金ノ平均割合ト稱スルハ明治三十五年後半期乃至明治三十八年前半期ノ毎營業年度ニ於ケル建設費合計ヲ以テ同期間ニ於ケル益金ノ合計ヲ除シタルモノノ二倍ヲ謂フ (傍点は筆者)」) における「二倍」の文言は、1906 (明治39年) 2月17日に閣議 (第一次西園寺公望内閣) へ提出された法案の段階では存在していない。同法案は閣議にて修正の後、3月3日に第22回帝國議會へ提出されたが、ここでは「二倍」の文言が見られることから、同閣議での修正時に挿入されたことが推測できる (日本国有鐵道 (編) [1971]、180-185頁)。おそらくは被買収会社およびその株主に配慮したものと推察されるが、詳細については不明である。
- 11 鐵道国有法第5条の一に規定された算定式に基づくと、買収日における建設費が1円増額するごとに買収価額は $40 \sum_{i=-6}^{-1} \pi_i / \sum_{i=-6}^{-1} C_i$ 円増加することとなる。

- 12 「左ニ掲クル場合ニ於テハ政府ハ審査委員ヲシテ決定ヲ爲サシムヘシ／一 権利義務ノ承繼ニ關シ又ハ計算ニ關シ會社ニ於テ異議アルトキ／二 前條ノ場合ニ於テ協定調ハサルトキ（第9条、第2,3項は省略）」。
- 13 1906（明治39）年の「国債ニ関スル法律」によって規定された国債の一種である。所有権その他の権利が日本銀行に登録され、証券は発行されない。登録除却によって証券の現物を受け取ることは可能であったが、手続きが複雑であった（野田 [1980]、344頁）。
- 14 実体資本維持は固定資産のカレント・コスト相当額が内部留保された段階で達成されており、それを実際に固定資産取替に用いるかは別問題である。
- 15 なお、廃棄法とは異なり、固定財産勘定貸方の廃棄損は損益勘定には反映されず、特有資本（自己資本に相当）勘定に直入された。改良費・補充費に関する会計処理の詳細は、中村 [2016] および中村 [2018] を参照されたい。
- 16 「京釜鉄道買収法」による京釜鉄道旧株主への交付額を含んでいるため、図表5の数値とは異なっている。

【参考資料】

1. 年報・統計資料（年代順）

- 鐵道院（編）[1909]『明治四十年度帝國鐵道廳年報』（1988年復刻、日本經濟評論社）。
- [1910]『明治四十一年度鐵道院年報（國有鐵道之部）』（1983年復刻、日本經濟評論社）。
- [1911]『明治四十二年度鐵道院年報（國有鐵道之部）』（同上）。
- [1912]『明治四十三年度鐵道院年報（國有鐵道之部）』（同上）。
- [1913]『明治四十四年度鐵道院年報』（同上）。
- [1914]『大正元年度鐵道院年報』（同上）。
- [1915]『大正二年度鐵道院年報』（同上）。
- [1916]『大正三年度鐵道院年報』（同上）。
- [1917]『大正四年度鐵道院年報』（同上）。
- [1918]『大正五年度鐵道院鐵道統計資料』（1984年復刻、日本經濟評論社）。
- [1919]『大正六年度鐵道院鐵道統計資料』（1985年復刻、日本經濟評論社）。
- 鐵道省（編）[1920]『大正七年度鐵道院鐵道統計資料』（1984年復刻、日本經濟評論社）。
- [1922]『大正八年度鐵道院鐵道統計資料』（同上）。
- [1923]『大正九年度鐵道省鐵道統計資料』（同上）。
- [1924]『大正十年度鐵道省鐵道統計資料』（同上）。
- [1925]『大正十一年度鐵道省鐵道統計資料』（同上）。

- [1926a] 『大正十二年度鐵道省鐵道統計資料』（同上）。
- [1926b] 『大正十三年度鐵道省鐵道統計資料』（同上）。
- [1927] 『大正十四年度鐵道省鐵道統計資料』（同上）。
- [1928] 『昭和元年度鐵道統計資料 第一編（運輸、經理、職員、保健）』（1990年復刻、日本經濟評論社）。
- [1929] 『昭和二年度鐵道統計資料 第一編（運輸、經理、職員）』（同上）。
- [1930] 『昭和三年度鐵道統計資料 第一編（運輸、經理、職員）』（同上）。
- [1931] 『昭和四年度鐵道統計資料 第一編（運輸、經理、職員）』（同上）。
- [1932] 『昭和五年度鐵道統計資料 第一編（運輸、經理、職員）』（同上）。
- [1933] 『昭和六年度鐵道統計資料 第一編（運輸、經理、職員）』（1991年復刻、日本經濟評論社）。
- [1934] 『昭和七年度鐵道統計資料 第一編（運輸、經理、職員）』（同上）。
- [1935] 『昭和八年度鐵道統計資料 第一編（運輸、經理、職員）』（同上）。
- [1936] 『昭和九年度鐵道統計資料 第一編（運輸、經理、職員）』（同上）。
- [1937] 『昭和十年度鐵道統計資料 第一編（運輸、經理、職員）』（同上）。
- [1938] 『昭和十一年度鐵道統計資料 第一編（運輸、經理、職員）』（同上）。
- [1939] 『昭和十二年度鐵道統計 第一編（運輸、經理、職員）』（1992年復刻、日本經濟評論社）。
- [1940] 『昭和十三年度鐵道統計 第一編（運輸、經理、職員）』（同上）。
- [1941] 『昭和十四年度鐵道統計 第一編（運輸、經理、職員）』（同上）。
- [1942] 『昭和十五年度鐵道統計 第一編（運輸、經理、職員）』（同上）。
- [1943] 『昭和十六年度鐵道統計 第一編（運輸、經理、職員）』（同上）。
- 鐵道省總務局（編）[1943] 『昭和十七年度國有鐵道陸運統計 第三編（會計）』（同上）。

2. 公的機關編纂資料

- 大藏省（編）[1956] 『明治大正財政史』第11卷、經濟往來社。
- 大藏省理財局（編）[1911] 『金融事項參考書』印刷局（1988年復刻、龍溪書舎）。
- 逓信省（編）[1909] 『鐵道國有始末一斑』（1983年復刻、日本經濟評論社）。
- 日本國有鐵道（編）[1971] 『日本國有鐵道百年史』第3卷。
- 日本國有鐵道（編）[1972] 『日本國有鐵道百年史』第5卷。

3. 文献

- 青木栄一 [2008] 『交通地理学の方法と展開』古今書院。
- 青地正史 [2014] 『戦前日本の企業統治—法制度と会計制度のインパクト』日本経済評論社。
- 宇田 正 [1976] 「鉄道国有化」森川英正（編）『日本の企業と国家（日本経営史講座第4巻）』日本経済新聞社、77-110頁。
- 大内兵衛 [1974] 『日本公債論（大内兵衛著作集第二巻）』岩波書店。
- 大川一司・野田孜・高松信清・山田三郎・熊崎実・塩野谷祐一・南亮進（編） [1967] 『物価（長期経済統計 推計と分析8）』東洋経済新報社。
- 大川周明 [1944] 『佐藤雄能先生傳』明治書房。
- 釜江廣志 [2016] 『日本の公共債市場の数量経済史』同文館出版。
- 桜井 徹 [1986a] 「国有化問題の系譜」野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜（編）『日本の鉄道—成立と展開—（鉄道史叢書2）』日本経済評論社、101-113頁。
- [1986b] 「鉄道国有化の実現とその意義」野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜（編）『日本の鉄道—成立と展開—（鉄道史叢書2）』日本経済評論社、114-125頁。
- 佐合絏一 [1986] 『企業財務と証券市場—アメリカ株式会社金融の成立—』同文館出版。
- [1988] 「アメリカ鉄道業における過大資本化と証券・資本規制—19世紀における州規制—」『経営研究（大阪市立大学）』第39巻第4号、21-36頁。
- 佐々木重人 [2011] 「鉄道業の会計—固定資産の維持・更新に留意された会計法規制の展開—」安藤英義・古賀智敏・田中建二（編）『企業会計と法制度（体系現代会計学第5巻）』中央経済社、399-439頁。
- 佐藤雄能 [1929] 『鐵道經營の理論と實際』同文館。
- [1933] 「鐵道國有の經緯」清水啓次郎（編）『交通今昔物語』工友社、22-29頁。
- [1943] 『鐵道評價の諸問題』春秋社。
- 島 恭彦 [1950] 『日本資本主義と國有鐵道』日本評論社。
- 高寺貞男 [1979] 「スタンダード石油会社における過小資本化とその修正」高寺貞男・醍醐聰『大企業会計史の研究』同文館。
- 中川正左 [1936] 『改版 最近鐵道論』巖松堂書店。
- 中村将人 [2014] 「戦前期日本における鉄道会計の史的展開に関する研究」北海道大学博士論文。
- [2016] 「帝国鉄道会計における益金の資本勘定繰入実務—複会計システムとの比較—」『総合政策論叢』第7号、75-97頁。
- [2018] 「近代期日本の国有鉄道における固定資産会計—「補充費」を中心として—」『会計史学会年報』第35号、57-70頁。
- 中村萬次 [1991] 『英米鉄道会計史研究』同文館出版。

- 野田正穂 [1980] 『日本証券市場成立史—明治期の鉄道と株式会社金融—』 有斐閣。
- 原田勝正 [1984] 『日本の国鉄』 岩波新書。
- 松岡均平 [1914] 「我邦國有鐵道運賃制度」 矢作榮藏（編）『經濟論叢（和田垣教授在職二十五年記念）』 有斐閣書房、541-723頁。
- 山田盛太郎 [1977] 『日本資本主義分析—日本資本主義における再生産過程把握—』 岩波文庫。
- 吉田良三 [1910] 『會計學』 同文館。
- Hatfield, H.R. [1909] *Modern Accounting, Its Principles and Some of Its Problems*, D. Appleton and Company, New York and London（松尾憲橘（訳）[1971] 『ハットフィールド近代会計学—原理とその問題—』 雄松堂書店）。
- Meade, Edward Sherwood [1903] *Trust Finance; A Study of the Genesis, Organization, and Management of Industrial Combinations*, D. Appleton and Company, New York.
- Ripley, William Z. [1914] "Railroad Over-Capitalization," *The Quarterly Journal of Economics*, vol. XXVIII, pp. 601-629.