

第3セクター鉄道と会計 (1)

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 公開日: 2017-10-03 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 大野, 浩 メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/2297/24097

第三セクター鉄道と会計（Ⅰ）

大 野 浩

序

1. 第三セクターと資本金
2. 転換交付金
3. 決算における減価償却政策と助成措置
4. 運賃設定と減価償却

結 語

序

今時、北陸新幹線建設の前提条件として、一部区間の第三セクター化が議論されている。又国鉄再建を一つの是とし、国鉄改革の一端として、「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法・同施行令にもとづいて廃止対象路線となった特定地方交通線の分離独立が促進され、国鉄改革過程における新たな鉄道経営形態として第三セクター鉄道の生誕をみることとなったのである。

かかる第三セクター化による鉄道は、日本国有鉄道の財政悪化・経営危機に直面し、経営の再建計画の一環として、赤字ローカル線（地方交通線）の廃止——切捨による赤字軽減策に対処したものであった。1980年12月日本国有鉄道再建促進特別措置法・同施行令は赤字ローカル線に係わる廃止基準として1977～1979年度の輸送密度等の実績を基礎に算定し、地方交通線のうち旅客輸送密度4,000人/日未満の線区で、(1)1日のピーク時の旅客輸送人員が1年間1方向1,000人以上である。(2)代替バス輸送道路がない。(3)代替バス輸送道路の積雪期不通日数が年平均10日を超える。(4)旅客の平均乗車距離が30km

を超え、かつ輸送密度が1,000人/日以上である。に該当する路線を除外する——を特定地方交通線とし第1次(1985年までの転換対象路線——約3,100km——2,000人/日未満うち第1次として40線約730km——1981年9月)第2次として27線1,540km——1984年6月運輸大臣承認)。

国鉄特定地方交通線として該当する線区の事業の継続——主として第三セクター化による経営の承継に対して、国は次の様な補助策、助成をはかった。

(1)転換交付金の交付 (2)5年間、鉄道の場合赤字の1/2を補助 (3)路盤等施設の無償貸与又は譲渡 (4)未開通区間は鉄建公団で建設と、整備した施設を無償で貸与、(5)災害復旧等は国の負担等。

本稿は国鉄改革の過程で生誕した「第三セクター」による鉄道経営——赤字経営路線——の経営に係わる問題のうち、第三セクター化事業承継による転換交付金及び自己金融効果としての減価償却政策(安田)の二点に焦点を合せその意義と機能について論究する。

1. 第三セクターと資本金

第三セクター鉄道の資本金は実態として一般に新交通システムの都市鉄道の資本金は大きく(例、神戸新交通 55億円)地方鉄道——国鉄赤字線の民営化による会社の資本金は小さい(例、南部縦貫鉄道)特に国鉄の第三セクター化による鉄道会社は国鉄線区の継承という形態をとり、鉄道経営における初期投資の負担少ない。それ故、資本金は他鉄道業経営に対比し相対的に小さく設定されている。また資本金額に係わる社会経済システムとの係りによる社会費用の軽減策に対する指向等による政策的施策でもある。

第三セクター会社は企業形態として株式会社で、資本出資者として公的資本の加入に特徴がある。但、第三セクター会社といえども、商法上における会社であり、会社自体が法人格を付与された一つの権利主体として認識され、商法の論理が適用されることとなる。

株式会社は資本金を基幹とした有限責任制の下に、債権者保護機能と密接な関係を有するのである。株式会社における資本金の過大、過少の問題⁽¹⁾は一般に企業の財務構造における自己資本比率と債権者保護機能との関係として

位置づけられる。それ故に資本金の過少会社に係る規制は資本金の利害関係者保護機能の侵害、又株式会社の有限責任制の乱用による商法論理の形骸化に対処するものである。それ故に、国鉄赤字線区の民営化——第三セクター化による会社資本金の意義は鉄道経営の特殊性として、資金の固定化比率の高度な企業における財務構造に係わる問題で、有限責任制の下における資本金と運用資金量との関連の下において資本金の社会的機能との対峙、すなわち株式会社制度における資本金を核とする利害関係者保護システムに関与する財務構造上の問題として過少資本の問題が提起されるのである。

国鉄分割民営化による地方特定交通線の第三セクター化による鉄道会社の資本額は、企業形態転換に際して実施された一連の支援システム——鉄道施設等の無償貸与或いは無償譲渡——により経営に際し新たな初期的投資に係わる需要は少なく、資本額を基幹とした過少資本に係わる問題は商法の論理——会社債権者に対して直接責任を負うのは会社自身であり——会社財産だけが信用の基礎となり、会社債権者への弁済を担保する額が法定資本金である。また資本金をもって債権者保護を担ってきたのが法定資本制度であった⁽²⁾——からも資本金額による利害関係者保護機能の侵害、有限責任の乱用等による商法の論理の形骸化因とはならない範囲と考える。

一方、資本金の経営財務的效果——利益寄与度——についてみると、第三セクター化対象路線それ自体、赤字路線として、又今後収支改善見込の薄い線区を主たる営業とし設立された会社の経営であって、鉄道経営による営業収益の向上は、運賃等の値上げによる増収、輸送人員の増加による増収、費用経費等の節減、その他の収入等にその打開策が求められる。その内最も有効且つ第三セクター効果として、公的資本による財務効果にその収支の改善策が指向されるべきと考える。国鉄の第三セクター化因に対処した経営の承継は、適正な資本額の設定と株主の出資比率に収支改善の一因が存する⁽³⁾と考えられる。

注

(1) 片木晴彦 「過少資本金会社とその規制 (一)」 『法学論叢』 111巻5号 37～38頁

(2) 吉原和志 「会社の責任財産の維持と債権者の利益保護」 『法学協会雑誌』 102巻3号 102頁

(3) 日本開発銀行【調査】89号 139頁

鉄道の安定的な運営を図ることが必要とされる——自治体・民間による多額の出資は、それぞれ財源難や当該事業の収益性の低さ等から自ずと限界がある。従って今後は、地域政策上鉄道を存続させることに大きな意義が認められるものについては、中立的な公的機関の出資により経営基盤の安定化を図ることも考えられよう。

2. 転換交付金

第三セクター鉄道への財政支援として転換交付金(営業1 km当り3,000万円 地方鉄道新線補助金 営業1 km当り1,000万円)の交付が実施された。かかる交付金は初期投資(設備更新等車輛購入資金)運営基金の積立, その他定期券補助等への支出充当に引当を理由とした鉄道第三セクター化への財政支援の一環として位置付けられる基金である。転換交付金の構造は、一率営業キロ数によるという原則をとり、営業キロ数の大小は交付金の額に比例し又財源的にも重要な意味を有することとなった⁽¹⁾。かかる事例は、例えばJR各社のうちJR北海道(資本金149億円, 基金4,900億円, 運用益366億円) JR四国(資本金56億円, 基金1,700億円, 運用益122億円) JR九州(資本金213億円, 基金3,600億円, 運用益267億円)以上3社に対し「三島基金」として、分割民営化による営業損益の赤字補填及び将来における鉄道施設等の維持、更新等投資に対処し且つ営業収益を計上するための財務的支援として、基金を三島会社の発足時に設け、経営基盤の確立をはかったのである⁽²⁾。

第三セクター化による転換交付金は「三島基金」においてみるごとく、国による財政支援の具体化であって、その目的は資金の効率的運用による運用益の稼得及び設備更新等の投資及び経営改善費の補助である。転換交付金の財務的効果は経営費用の発生構造と転換交付金の額の両面から位置づけられる。費用の発生は一般的に経営規模に対し固定費の発生は水準的に低くなる。固定費通減化を示し、変動費は直接費又は個別費として操業度又は生産高、鉄道にあつては営業キロ数に準じた発生形態をとるのである。転換交付金の交付基準は営業キロ数を基準とし、交付額を算定することを原則としているため、第三セクター会社における営業キロ数が結果として財務構造及び財務効果差異として経営に波及することとなるのである。

注

- (1) 日本開発銀行 「調査」89号

「ローカル線廃止と地域交通」— 第三セクター鉄道の可能性 — 139頁

第三セクター鉄道は基本的に初期投資が不要であるため資本金は一般に小さく、又基金についても路線の短い場合は転換交付金が少ないため十分に準備できないことが多い。このため開業後の赤字に対する抵抗力が弱く、事業が軌道に乗る迄持ち応え得るかどうか不安が残っている。

- (2) 日本国有鉄道再建監理委員会 「鉄道改革に関する意見」

— 鉄道の未来を拓くために —

3. 決算における減価償却政策と助成

第三セクター鉄道における独立採算性の確保を目的とするものであることは明らかである。しかしながらそのことはまた、将来にわたる経営基盤の確立、換言すれば企業としての存続・発展をも指向するものでなければならない。

この点に鑑みると、上記助成措置、とりわけ5ヶ年間欠損2分の1補填は、たんなる単年度決算の問題に留まらず、企業維持の観点からも会計政策的に極めて注目を要すべき問題であると考えられる。

そこで、今後の経営維持の観点から、助成措置との関連において、決算政策の一方法について考察する。

まず、中部運輸局管内における第三セクター鉄道の財務報告書を概観しておくこととする(次のページ参照)。

この資料によれば、次の諸点が指摘できるであろう。

第三セクター鉄道8社のうち、鉄軌道業における営業損益において利益を計上しているものはわずかに3社であり、その他はすべて損失を計上している。

また、営業費に占める人件費、および修繕費の割合が極めて大きい。それとは対照的に、減価償却費の割合が極めて小さい。

次に、貸借対照表の検討してみると、総資産に占める固定資産の割合が極めて低いことがわかる。また、借入金が全く存在しないのも大きな特徴といえるであろう。

固定資産割合の低さは、平均的な鉄道業と比較すると著しい特徴をなしている。これは鉄道設備の無償贈与・貸与によるところが大きいと考えられる。

損 益 計 算 書

(単位：千円)

	長良川鉄道	天竜浜名湖 鉄 道	福岡鉄道	明知鉄道	伊藤鉄道	愛知環状 鉄 道	のと鉄道	樽見鉄道
営業キロ数	72.1	67.7	19.9	25.1	22.3	45.3	61.0	34.5
営業収益								
定期外	214,048	282,464	20,565	81,087	195,499	631,583	349,434	77,392
定期	172,199	185,355	4,359	82,167	10,760	494,928	141,088	54,901
その他	7,264	19,780	80,285	4,202	74,584	73,732	16,066	207,295
営業収益合計	393,511	487,599	105,209	167,456	280,843	1,200,243	506,588	339,588
営業費								
線路保存費	107,330	11,824	32,591	37,602	34,657	199,986	95,822	20,202
電路保存費	28,433	48,517	3,007	11,550	14,074	127,798	54,343	17,716
車両保存費	29,783	32,795	16,623	13,517	11,099	37,596	30,658	50,821
運転費	87,498	126,747	24,386	38,135	33,940	224,848	99,036	52,646
運輸費	97,502	112,270	27,602	32,416	157,856	218,808	99,963	90,055
保守管理費	12,162	9,104	0	2,906	6,318	18,002	12,101	14,450
輸送管理費	19,659	18,212	0	8,712	13,605	31,572	12,197	13,621
運送費	382,367	466,469	104,209	144,838	271,549	858,610	404,120	259,511
案内宣伝費	11,554	3,691	0	393	0	0	0	0
厚生福利施設費	0	0	0	3,011	0	0	0	0
一般管理費	34,766	47,674	17,426	25,879	23,865	85,466	40,515	44,133
小計	419,219	517,834	121,635	171,110	295,414	944,076	457,154	303,890
(内人件費)	246,887	294,844	57,981	107,404	93,447	408,853	221,198	186,293
(内修繕費)	87,604	140,981	63,654	40,407	93,447	257,997	134,750	41,806
諸 税	20,032	7,143	109	5,003	2,419	207	2,450	6,463
減価償却費	35,520	2,309	3,088	2,544	781	199,699	761	13,065
営業費合計	442,771	527,286	124,832	178,657	298,614	1,141,282	460,365	323,365
営業損益	-49,206	-39,687	-19,623	-11,201	-17,771	58,961	46,223	16,565
その他営業収益	4,803	0	229,334	0	485	3,154	64,243	395
その他営業費	8,328	0	223,069	0	3,164	10,185	60,924	53
全営業損益	-52,785	-39,687	-13,358	-11,201	-20,450	51,930	49,546	16,565
営業外収益	38,150	36,326	10,442	12,068	8,380	43,980	29,533	16,837
営業外費用	25,294	11,192	2,671	7,679	7,971	65,408	2,282	101
全事業経常損益	-39,929	-14,533	-5,587	-6,812	-20,041	30,502	77,794	33,301

第三セクター鉄道と会計（Ⅰ）（大野）

貸借対照表

（単位：千円）

	長良川鉄道	天竜浜名湖 鉄 道	神岡鉄道	明知鉄道	伊勢鉄道	愛知環状 鉄 道	のと鉄道	樽見鉄道
流 動 資 産	197,441	786,064	131,703	102,934	176,869	1,035,683	436,657	317,271
固 定 資 産	301,943	35,544	133,450	127,145	164,346	1,879,560	32,511	146,852
(内事業用固定資産)	20,142	35,544	25,951	13,771	13,654	1,875,400	32,511	146,832
繰 延 資 産	27,299	22,284	0	7,679	11,939	144,912	0	1,979
資 産 合 計	526,683	843,892	265,153	237,758	353,153	3,060,155	469,168	466,106
負 債 合 計	167,092	234,158	72,724	49,080	173,715	597,928	168,343	328,852
資 本 金	400,000	630,000	200,000	200,000	200,000	500,000	300,000	150,000
法 定 準 備 金	0	0	0	0	0	0	0	0
剰 余 金	-40,409	-20,266	-7,571	-11,322	-20,562	-37,773	825	-12,746
資 本 合 計	359,591	609,734	192,429	188,678	179,438	462,227	300,825	137,254
負債・資本合計	526,683	843,892	265,153	237,758	353,153	3,060,155	469,168	466,106

（出所）『昭和63年度鉄道統計年報』

社団法人 政府資料等普及調査会，1990年11月。

鉄道事業施設の無償贈与・貸与は、用地買収、路線の敷設、沿線設備の整備といった、巨額の設備投資を必要とする鉄道業において、開業時における初期投資の軽減化を図ることができ、その意味では、極めて優遇された措置であると評価できる。しかし、無償贈与施設による営業の遂行は、巨額な設備投資の先送りとなるのではないであろうか。

特にここで問題となるのは、譲渡された設備が新しいものではなく、既に老朽化していることである。このことは、修繕費の計上額の大きさからも裏付けることができよう。修繕費は、これは、新線ではなく国鉄からの転換ゆえに必要な支出で、今後の大きな負担になると思われるが、それ以上に懸念されるのは、かかる設備が将来更新を必要とする時点において、業績好転の期待に乏しい第三セクター鉄道のなかに、そのような資金が保留されているか否かということである。

このことは、当該助成措置が当座的なものであり、決して永続的な効果を有するものではないことを意味する。

現在、第三セクター鉄道は、初期投資および運営基金積立のための転換交付金が交付され、また、欠損が生じた場合には経営欠損補助金を5年間にわたって受けることができるが、かかる優遇措置は、このような経営基盤の維持・強化、ひいては、企業の存続・発展の観点にたつて、有効な利用がなされるべきであると思われる。

換言すれば、この5年間は、将来的自立に向けての、国による保護養育期間と見なすべきであり、この期間内に、国家補助の庇護の下にそれ以後の経営をにらんだ積極的な経営基盤の整備が行われなければならないと考える。

そこで以下では、老朽化設備に替え、積極的な新規設備への投資と、その投下資金の早期回収をすることの必要性を考究する。

ここで重要なのは、減価償却であろう。

鉄道事業会計規則第11条には、鉄道事業の固定資産の減価償却が規定され、ここでは、鉄道事業固定資産の減価償却は、有形固定資産については定率法又は定額法により行わなければならないとされている。ただし、その第13条では、「鉄道事業固定資産のうちレール、まくら木その他種類及び品質を同じくする多量の資産から成る固定資産で使用に堪えなくなった部分が毎事業年度ほぼ同数量ずつ取り替えられるものは取替資産とする。」とし、同条第2項では取替資産の一部をこれと種類及び品質を同じくする新たな資産と取り替えた場合には、その新たな資産の取得原価を修繕費に計上するものとする」として、取替法を認めている。

また、税法（法人税法施行令第48条および第49条）においても、原則として定額法、定率法のいずれかによるものとしており、取替資産については、取替法を選定することができるとしている。但し税法に規定される取替法とは、50%取替法である。

上記の規定による償却方法の内容は次のようなものである⁽⁶⁾。

(1) 定額法

固定資産の耐用期間中、每期均等額の減価償却を計上する方法

(2) 定率法

固定資産の耐用期間中、毎期の期首の未償却残高に一定率を乗じた減価

償却費を計上する方法。

(3) 取替法

この方法は、取替が行われる時点までは、当初の取得価額をそのまま維持し、取替時に部分的取替に必要とされる取替費用を、収益的支出(費用)として処理する方法であり、減価償却法とは全く異質のものといえる。

(4) 50%の取替法

取得原価の100分の50に達するまで定額法又は定率法により算出した減価償却費を各事業年度の費用とするとともに、当該固定資産が使用に堪えなくなったためにこれを取り替えた場合において、その新たな資産の取得の価額をその取り替えた事業年度の費用に算入する方法。

法人税法は、新規取得に際し、取替があまり発生しないことからこの方法を採用している。

さて、会計上、減価償却は資産の取得に要した支出額を、その利用期間における各年度の費用に配分するものである。

しかしながら、減価償却には、次のような効果が存在する。すなわち、固定資産に投下された資本は、減価償却を通じて部分的に流動化(費用化)され、収益の裏付けをもって徐々に回収されるのであるが、しかし、かかる費用化にもかかわらず、固定資産は耐用期間中、ほぼ一定の使用価格を持続するので、その補填のために減価償却に見合う資金の即時投下を必要としない⁽⁷⁾。すなわち、減価償却とは現金支出をともなわない費用計上であり、それに見合う流動資金が企業内に留保されることになる。このことを減価償却の自己金融効果とよんでいる。

このように、減価償却とは利益計算上の問題であるとともに、自己金融による資金の留保という、財務上の問題でもあるのである。

このような効果は、企業財務の観点から極めて重視されるべきであり、したがって、決算政策としての減価償却政策が重要な着眼点となる。

減価償却方法の選択は、企業の判断により、その要請を満たすものが選択

されるのであろうが、ここに、一般論として、利益計算および自己金融の観点から、選択原理を考察したい。

いま、次の条件の下に、定額法と定率法を比較してみる。

(条件) 取得減価 ¥10,000 (¥1,000×10台), 耐用年数10年, 残存価額10%
(なお, 耐用年数10年は, 鉄道事業における固定資産の平均的耐用年数による。)

	定 額 法			定 率 法		
	簿 価	償 却 額	累 計 額	簿 価	償 却 額	累 計 額
0	10,000			10,000		
1	9,100	900	900	7,940	2,060	2,060
2	8,200	900	1,800	6,310	1,630	3,690
3	7,300	900	2,700	5,010	1,300	4,990
4	6,400	900	3,600	3,980	1,030	6,020
5	5,500	900	4,500	3,160	820	6,840
6	4,600	900	5,400	2,510	650	7,490
7	3,700	900	6,300	2,000	510	8,000
8	2,800	900	7,200	1,580	420	8,420
9	1,900	900	8,100	1,260	320	8,740
10	1,000	900	9,000	1,000	260	9,000

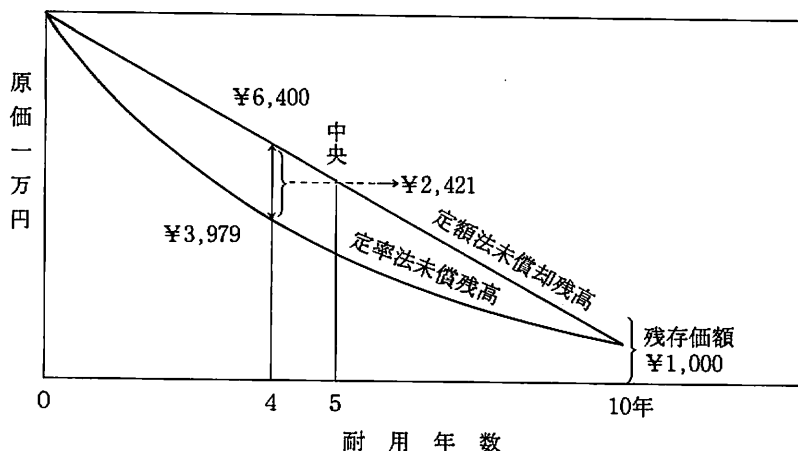
上記の結果明らかなように、定率法は定額法に比べ早期に多額の償却費を計上することができるため、資産の帳簿価額は急速に減少する。

このことから、次のことが言えるであろう。

- ① 定額法では毎期の費用が均一であるが、定率法では逓減する。
- ② 定率法は定額法に比べ投下資本の早期回収を可能とし、長期的な資本投資の危険からのがれることができる。
- ③ 自己金融の観点からみれば、定率法の方が償却費相当分の資金を早期に新たな設備資金として充当可能になる。

このような結果を、第三セクター鉄道に適用してみれば、次のような政策

定額法と定率法による未償却残高の差異図解



(参照) 沼田嘉穂「改訂 固定資産会計」ダイヤモンド社、162頁。

が可能となるのではないであろうか。

- (1) 老朽化資産にかえて、転換交付金などを活用し、早期に設備の充実強化を図る。
- (2) 定率法減価償却によって、投下資金の回収を早める。
- (3) 決算上、減価償却費の負担によって経常損失が計上されたならば、補助金によって補填する。

第三セクター鉄道に優遇措置を適用されるのが5年間であるということは、固定資産への積極的投資をこの5年の間に済ませ、5年後にその固定費負担が軽減されるようにしておくことが重要である。

上記の例に示されるように、10年を耐用期間とする場合、定率法を適用すれば5年の間にその70%、残存価額を除く要償却総額の80%近くを回収することができる。

ここに回収された資金は、原則的に耐用期間の終了時点までは不急の遊休資金であるため、設備の拡張その他の運用が可能となるのである。

以上、減価償却費は、損益計算上の費用として、利益の控除項目であるとともに、自己金融効果をもたらす項目である。このことは、利益の圧縮をす

ることとともに、自己金融を行うことができるということの意味し、優遇措置とあいまって、2重の内部資金留保を可能とするものである。

今後第三セクター鉄道が企業として存続していくためには、助成措置の有効な活用によって経営基盤の強化・安定を図り、さらに、資金の内部留保化を積極的に模索すべきである。

4. 運賃設定と減価償却

経営基盤の強化という観点から、助成措置の有効な活用手段の一法として、減価償却制度に着眼した。その考察過程において、減価償却の有する自己金融機能の効用が明らかになった。

しかしながらかかる効果は収益的裏付け、すなわち、実質的な資金の裏付けがなければならない。

その意味では、減価償却の自己金融効果は本質的に収益に依存する。

助成措置による補助金は、かかる資金源泉としての役割を担うものであるが、助成期限が切れた段階においては、そこに収益の確保が必要となる。

ところで、日本経済新聞によれば、関東・関西の大手私鉄13社が、本年9月にも運賃の値上げを申請すると報道された。

その理由としては、輸送人員の伸び悩みや、金利高による支払利息の増加で経営が悪化しており、値上げによって経費増加部分を吸収するためとされている⁽⁸⁾。

鉄道事業においては、当然のことながらその収益源の中心は運賃であり、したがって、コストの上昇分は、直接的に運賃の値上げへと転嫁されることになりやすい。

このことは、同じ民鉄に属する第三セクター鉄道においても同様である。

ただし、このような公益事業は、一般的にある程度の独占的営業が保証されているためにコスト上昇分の安易な運賃への転嫁がなされる恐れがあるため、運賃については、鉄道事業法第16条第2項の認可基準に則り厳正に審査を行い、運輸審議会への諮問、経済企画庁への協議を経て許可を行っている。また、運賃・料金は、関係停車場に公示した後でなければ実施することがで

きないとされており（鉄道営業法第3条第1項）鉄道利用者の利益を保護するため、事前公示が義務づけされている⁽⁹⁾。

鉄道事業法第16条では、運賃・料金の設定について、次のように規定している。

「第2項 一、能率的な経営の下における適正な原価を補い、かつ適正な利潤を含むものであること。」

ここに、「能率的な経営の下における適正な原価」とは、その独占性の上に安住して経営が安易に流れ、合理化を怠ることのないように、事業者としてなすべき努力を行った場合の経営を前提とした原価をさす。

また、「適正な利潤」とは、事業の合理的な発展を遂げるに必要な資金の調達をすることができる程度の適正な支払子および配当を加えることをいう⁽¹⁰⁾。

このように、公益事業の提供するサービスの代価たる運賃は、適正な原価プラス適正利潤という水準で決定される仕組みとなっているため、その算定に当たっては会計の提供する情報が最も重要な基礎資料となる。したがって、料金統制との関係から、監督官庁の省令という形で会計処理の原則および手続き、ならびに財務諸表の様式などが規制されている⁽¹¹⁾。それゆえ、運賃改定においても、その際に申請書に添付される会計資料の妥当性、適正性が問題となってくるといえる。

具体的な運賃の決定方法として、次の方法と手続きにより、原価計算期間の鉄軌道部門の収入および支出を算定の上、所要運賃増収額を計算し、これを基礎として運賃を決定している⁽¹²⁾。

(A) 原価の算定

- a 人件費
- b 修繕費
- c 経費 { 動力費
 その他の経費
- d 諸税
- e 減価償却費（税法に定める限度額によって算定）

- f 営業外費用 { 支払利息
 { その他
- g 配当所要額 (適正利潤)

(B) 収入の算定

- a 旅客運輸収入
- b 運輸雑収
- c 営業外収益

適正運賃の算定においても、減価償却は特に重要な問題である。なぜならば、固定資産の減価償却は、長期的には、費用の時間的配分であるが、個々の時点における運賃水準においては、その時間的配分の大小により大きな影響を受けることになるからである。

すなわち、前項に取り上げた償却方法の選択如何によって、運賃が弾力的・創造的に設定されることになるのである。

前項のように、通常の企業会計では事業経営の安定化を目的に定率法を採用するのが一般的であると考えられるが、定率法は各年間に費用を傾斜配分することになり、運賃原価の算定上、各年度利用者の負担に不均衡が生じる可能性を有する。その点からすれば、運賃原価の算定上は定額法の方が利用客の理解を獲られやすく、望ましいものと考えられるかもしれない。

ただし、いずれにせよ運賃の値上げは、逆に利用客の減少につながる可能性が高いので、運賃による増収期待には自ずと限界があるのであろう。

ここにもまた、助成措置の積極的利用による固定資産の初期投資および定率法による資金の早期回収によって、長期的な経営基盤の強化・安定を図るべき主張の、積極的根拠が存在すると考える。

注

- (1) 安藤 陽『第三セクター鉄道』の成立と展開』『社会科学論集 (埼玉大学経済研究室)』第70号, 1990年2月, 63頁。

なお、安藤氏は別稿において次のように述べている。「赤字の地元負担において鉄道経営を続けることを内容とするものである。…収支均衡ないし収益性の期待ができない、

- したがって赤字経営が予想され、公的補助を必要とする事業に、利潤追求を必要とする【第三セクター】が適用されているのである」(安藤「現代公企業の課題—株式会社公企業の増加を手掛かりにして—」『立教経済学研究』第43巻第2号, 1989年, 86頁。)
- (2) 例えば、のと鉄道では、観光客の増加を狙って、石川県の予算において桜の新名所を沿線に作る計画がある。北国新聞, 平成3年6月3日付け朝刊。
 - (3) 安藤, 「前掲論文」71-73頁。
 - (4) 寺尾晃洋「第三セクターの原型—若干の類型事例について—」『商学論集(関西大学)』第35巻第5号, 1990年12月, 58頁。
 - (5) 寺尾, 「前掲論文」58頁。
 - (6) 守永誠治「減価償却の方法」『日税研論集—減価償却制度—』第5号, 1987年, 110-121頁。
 - (7) 森川八洲男『財務会計論』税務経理協会, 1988年, 171頁。
 - (8) 日本経済新聞, 平成3年5月21日付け朝刊。
 - (9) 『運輸事業の運輸料金制度』財団法人運輸経済研究センター, 1990年, 10頁。
 - (10) 『公共料金読本』毎日新聞社, 1990年, 74頁など。
 - (11) 一瀬智司『公共企業論』149頁。
 - (12) 『公共料金読本』164-166頁。

結 語

第三セクターによる鉄道の経営は、基本的には収支の悪化にともなう又は収支の改善が困難な鉄道線区——特定地方交通線——を鉄道として維持・存続をはかる為、設立された会社である。鉄道経営における収支改善策は、(1)利用者の増加——増収 (2)運賃の値上げ——増収 (3)費用(原価)の削減 (4)兼業等営業外収入——増収 (5)国地方自治体等による支援——出資金・補助金——費用の軽減等が上げられる。

かかる諸策のうち、第三セクターによる鉄道経営の収支改善は、利用者の増加・運賃値上・費用——特に人件費等の削減は、経営母体の変更を事由とする積極的な収益増要因とはならず、又労務費の削減は限界に至っているといても過言ではない。それ故鉄道事業の維持・存続は他業務の併営又は財務活動による収入、或いは国、地方自治体等による支援策に求められるのである。

但、現況においては、一般に第三セクター鉄道の資本金は初期投資が不要

又は僅少であるため、資本金は小さく、その結果財務的利益の確保が困難である。又転換交付金においても、交付基準の単一化（営業キロ数に比例）は経営における費用の発生態様の認識を欠くこととなり、営業キロ数の大小が直接的に財務効果に影響を及ぼすという結果となっておる。又地方自治体・地方民間企業においても第三セクター鉄道への資本参加は、収益性の観点より追加出資又は大口出資に限界があり、自治体においても特定業種への財政支援に公平性の観点からも異論のある所である。

国鉄特定地方交通線の収支改善策として、経営母体の変更による意識改善、又地方自治体等の出資に伴う資本金⁽²⁾等を目途として展開した国有鉄道の第三セクター化による鉄道の安定経営への構図も現行体制の継続は、赤字の累積と化すこととなる。地方交通体系の一環としての鉄道経営の位置付けの再検討も合せ収支改善への検討課題とすべきであろう。企業形態の転換は経営における収支の改善と直接的な関係にはないものと考えられる。

注

- (1) 日本開発銀行 【調査】89号139頁

中立的な公的機関の出資により、経営基盤の安定化を図ることも考えられよう。

- (2) 山本忠弘 【法政論集】92「資本の会社債権者保護機能について」257頁

今日の株式会社はわずかな資本でその数倍あるいは数十倍以上の取引を行う。このような形態において、従来の資本が有限責任制のもとにおいて会社債権者を保護してきた機能を果せるかどうかの問題である。さらに日本において他人資本が自己資本よりもはるかに多く利用されている事実は、資本をより一層無意味なものにしている。