

地方鉄道・軌道事業の会計(取扱)基準を確立して、事業の公正な収益のは握および経営分析に資するため、国が統一的な会計原則・財務諸表に関する行政法規を制定して、当該事業者をしてその法規の遵守義務を負わせる制度をいう。

地方鉄道・軌道の会計制度は、地方鉄道については、地方鉄道法(大正8年法律第52号)第28条にもとづく地方鉄道業会計規則(昭和26・1運輸省令第2号)をもって、軌道については、軌道法(大正10年法律第76号)第4条にもとづく軌道業会計規則をもって、それぞれ定められている。

#### 1 地方鉄道の会計制度

地方鉄道の会計制度を明確に理解するためには、地方鉄道の前身である軽便鉄道・私設鉄道ならびに地方鉄道自体に対する会計制度の変遷を知る必要がある。それらの鉄道の会計制度の変遷の基盤の上に地方鉄道の会計が発展してきたからである。

##### (1) 沿革

###### ア 地方鉄道法制定以前

地方鉄道法制定以前の私鉄は、法制上の呼称から私設鉄道と軽便鉄道の2つにわけられ、前者に対しては行政法規またはこれに準ずるものとして私設鉄道特許(免許)条約書(明治14・11)私設鉄道会計条例(明治20・5勅令第12号)、私設鉄道法(明治33・3法律第64号)があり、後者に対しては、軽便鉄道法(明治43・4法律第57号)がある。いまこれらの行政法規またはこれに準ずるものの時代区分によって、会計制度の変遷をみればつぎのとおりである。

###### (イ) 特許条約書時代(明治14~20)

明治14・11日本鉄道会社特許条約書に始まり、私設鉄道条例制定まで行われた、各私設鉄道ごとに下付された免許状の内容において示された、私鉄会計の規制である。この時代においてすでに政府の私鉄会計に関する規制がみられ、前記特許条約書第6条は営業益金の定義を掲げ、かつ興業費(固定資産)と営業費の科目整理を官線鉄道のそれに準拠させ、資本的支出と収益的支出の区分の限界を明らかにした。これが私鉄に対する会計の準行政法規としてわが国最古のものである。

###### (ロ) 私設鉄道条例時代(明治20~32)

この条例は広く私設鉄道の一般行政法規としてわが国最古のものであるが、第33条において、私鉄会計の勘定を資本勘定と、収益勘定の2つに区分する大原則が樹立された。そして各勘定に所属すべき内訳の明細も同条例中に規定された。

###### (ハ) 私設鉄道法時代(明治33~大正8)

この法律の第20条の委任命令として、私設鉄道会計準則(明治33・3逓信省令第2号)が制定された。単行の会計規則としてはこの準則が最初である。同準則のおもな内容を掲げるとつぎのとおりである。

##### A 4勘定の確立

前記私設鉄道条例第33条に規定した資本勘定・収益勘定のはかに、積立金勘定と雑勘定とが追加された。しかしこの追加2勘定は会計的にあまり重要性はない。

##### B 財産価額表示の基準の明示

建設費すなわち営業用固定資産については、財産目録調製の際の評価基準として実費決算主義が、商法の時価主義の例外として確立された。有価証券については商法の例外として時価・原価または払込金額のうちいずれか低い価額を基準とする、いわゆる低価主義が採られた。これらの評価原則中固定資産にかかる実費決算主義という大原則こそ、昭和26・3まで私鉄固定資産会計の基本的な評価基準として継続された。

##### C 関連費制度の強制

資本勘定と収益勘定との関連費については一定の標準で分割することを命じた。具体的な分割の標準は明示されなかったが、当時すでに後述の地方鉄道会計規程に示されたような分割方法が行われていた。

##### D 会計規程の提出

各私設鉄道はこの準則に準じて各別にその会計規程を作成して、これを監督官庁に届出ることを要した。

##### (イ) 軽便鉄道法時代(明治43・8~大正8)

この法律第5条の委任命令として、軽便鉄道会計準則が制定された。内容は私設鉄道会計準則とはほぼ同様である。異なる点は4勘定設定主義を資本・収益両勘定にふたたび縮小したことである。

##### イ 地方鉄道法制定後(大正8~昭和26)

地方鉄道法(大正8年法律第52号)の制定によって、軽便鉄道法と私設鉄道法の2法が廃止され、両法にもとづいて敷設された鉄道は、地方鉄道法によって敷設されたものとみなされ、いずれも単一の地方鉄道と称されるようになり、この法律の第28条によって地方鉄道会計規程が制定され、同規程は最初に掲げた地方鉄道業会計規則の付則で同規程が廃止されるまで、30余年間施行された。この時代はこの会計規程と並行して、会計上の重要問題について、会計整理法についての決定が監督官庁において行われ、これが会計成例となって地方鉄道の会計を前記会計規程とともに規制した。一方同法施行規則第49条営業報告書様式が大正8・8鉄道院告示第64号で制定された。

##### (ロ) 地方鉄道会計規程

大正8・8閣令第14号をもって制定公布されたもので、実質的には前述の私設鉄道・軽便鉄道時代の会計の基本整理方法について大改正を行ったものではなく、従来の各鉄道ごとに作成監督官庁に届出られてきた会計規程の準則主義を廃止して、地方鉄道全体に共通の会計原則および同整理方法を樹立したのである。そのおもな点を掲げるとつぎのとおりである。

##### A 資本的収支と収益的収支との会計的性質の表示

従来の慣用語である資本勘定と収益勘定の用語をさけたのであるが、表現の差だけで実質的な差はなかった。

##### B 営業用固定資産の価額表示基準として実費決算額以内主義の採用

実費決算主義を固定資産の標準として採用したことは、私設鉄道会計準則の項で触れたが、この主義によると鉄道が減価償却をしたとき、取得原価まで評価増をなすうる可能性があったのであるが、これを禁じ、既往減価償却額の復活を認めないことになった。私鉄会計として減価償却を取扱った点において歴史的意義がある。

##### C 有価証券の価額表示基準

従来有価証券の価額表示基準は、財産目録調製のときにおける時価・原価・払込金額のうち、もっとも低い価額・すなわち低価主義によったのであるが、商法の原則どおり時価主義を採用した。

##### D 減資差益金の使用制限

資本減少によって生ずる差益金の使用を制限して、欠損の填補(てんぼ)または財産価額の償却に充当することを禁じた。後段の財産価額償却への充当の点をのぞけば、現在の資本剰余金の概念と異なるところはない。わが国の会計思想史からいっても進歩した会計処理である。

##### E 借入金利子の会計処理

固定資産建設のための借入金利子を建設工事期間中、当該固定資産の価額の中に算入する会計処理を明文化した。