

けんさしゅう

国鉄においては、発生主義原則に基づく企業会計制度の採用とともに、昭和23年度から減価償却を実施しており、次に掲げる以外の固定資産を減価償却資産としている。(1) 土地 (2) 鉄道林 (3) 建設仮勘定 (4) 受託施設。

建設仮勘定は、建設途上のものであり、建設中損益なしの一般原則によりその対象外としている。

受託施設は、部外者の負担で設置し国鉄が無償で譲り受けた専用線等であって、用途廃止の場合、契約上無償で部外者に返還されるものであり、実質的な所有権は部外者にあり、国鉄は更新資金準備の必要もないのでその対象外としている。減価償却計算では、取得価額・残存価額および耐用年数の3要素が基礎となる。取得価額は償却すべき金額である。残存価額は、耐用年数が尽きて不用となったときその残がい(骸)を処分して得られるべき見積価額であり、取得価額から残存価額を控除した残額が減価償却すべき総額(償却総額という。)である。国鉄の残存価額は、法人税法に準拠し、原則として取得価額の10%としているが、無形資産はその性質上残存価額はないので零としている。耐用年数は、固定資産を利用しうる期間として測定された年数であって、その期間内に償却総額の配分負担がなされる。国鉄の耐用年数は、おおむね法人税法に準拠して定められたものである。次に減価償却は一定の計算方法に基づき、計画的に行なうべきものであって、利益に比例して任意に行なうべきものではない。

国鉄においては、**定率法**および**定額法**を適用している。定率法とは、取得価額から前回までの償却累計額を控除した未償却残高に一定率を乗じた算定額を、その年度の減価償却費とする方法で、車両・船舶・自動車および機器について昭和36年度から適用している。定額法は、上記以外の一般資産に適用しており、償却総額を耐用年数で除した商をその年度の減価償却費とする方法である。減価償却は、船舶・無形資産および雑施設については**個別償却法**を、その他の資産については**グループ償却法**を適用している。

個別償却法とは、個々の資産ごとに減価償却の計算およびその記帳整理を行なうもので、償却累計額が償却総額に達すれば、その後の減価償却は行なわれない。また、グループ償却法は、一定範囲の資産集団に対し平均耐用年数を適用して減価償却を行なうもので、償却累計額は資産全体に対して計上され、個々の資産ごとには明らかでない。このため所定耐用年数を経過しても、その対象資産が削除されるまで減価償却が行なわれる。国鉄は再評価委員会の答申に基づき昭和30年度からこの方法を適用している。減価償却は、すべて取得した月の翌月から開始し、削除した月に終了することとしているが、個別償却資産は、償却累計額が償却総額に達した月に終了し、*取替資産(レール・まくら木・道床・軌道回路・配電線路・電車線路・通信線路および信号線路)は、償却累計額が取得価額の $\frac{50}{100}$ に達した月に終了する。減価償却の実施により取得価額は漸次低減するが、取得価額および償却累計額の表示方法には、償却累計額を直接取得価額から減額する直接法と、取得価額はそのままにし、償却累計額を減価償却引当金として別途表示する間接法とがある。国鉄は、間接法を採用しているが、この方法は取得価額と償却累計額とを別個に示す長所がある。

減価償却資産を削除したときは、*廃棄法により会計整理を行ない、取得価額と償却累計額との差額を損費に計上し、償却累計額は、減価償却引当金から取りくずしを行なう。この場合、発生品があれば、さらに発生品の貯蔵品編入額を差し引いた額が損費に計上される。この場合の償却累計額は、個別償却資産

については、個々の資産ごとの償却累計額であり、グループ償却資産については、償却総額であるが、取替資産は、取得価額の $\frac{50}{100}$ の額である。(庄野弘之)

けんさしゅうき 検査周期 車両の検査については、運輸省令(日本国有鉄道運転規則)および部内規程に基づいてその種類が定められており、在姿のまま重要な箇所を検査するもの、要部を解体して検査するもの、各部を解体して全般にわたって検査するもの等に区分され、その程度に精粗が設けられている。これは、使用期間の経過の長短によって、車両の劣化や変化の生ずる部分に差異があるためである。

検査の周期とは、検査の種類別にあらかじめ定められた車両の使用期間を、日数・月数あるいは走行キロで示したものをいい、精度の高い各部解体を行なう*全般検査は最も長くて2年または4年、要部解体を行なう中間検査は1年、在姿のままで行なう交換検査は30日または40日といった形で期間もしくはキロが定められる。

検査の周期と検査の対象となる箇所とは関連を有するので、故障や劣化、変化の状態をよく調査したうえ、安全かつ経済的な時期に行なうよう常に研究が行なわれている。

機関車・電車および気動車の全般検査の周期を表-1に、客車および貨車の全般検査の周期を表-2に示す。

表-1 機関車・電車および気動車の全般検査の周期

車種	回転キロ
蒸気機関車	39万km以内
電気機関車	48万km以内
ディーゼル機関車	48万km以内
電車	36万km以内
気動車	28万km以内

表-2 客車および貨車の全般検査の周期

車種	期間
客車(主として特別急行・普通急行、および準急行列車用として使用するものに限る)	13箇月以内
ワム 1 ワム 3500 ワフ 21000 ワフ 22000 ワフ 23200 ワフ 24000 ワフ 25000 ワフ 28000 ワフ 29000 ワフ 29500 ワフ 35000 スム 1 スム 4500 クム 1	
タンク車(私有タンク車を含む。ただし、揮発油・石油類・魚油・植物油・糖みつおよびトリクレン専用車を除く。)	
貨 ミ 200 ミキ 20 ト 1 トム 4500 トム 5000 トム 11000 トム 25000 トム 39000 トム 50000 トム 60000 トラ 1 トラ 4000 トラ 6000 トラ 23000 トラ 25000 トラ 30000 トラ 35000 トラ 40000 トラ 45000 トラ 55000 トラ 90000 トキ 10 トキ 15000 セム 3700 セキ 600 セフ 1 セザフ 1	37箇月以内。ただし、支社専属貨車で、支社長が指定したものは、42箇月以内とすることができる。
ホッパ車(私有貨車を含む。ただし、ホキ 300 ホキ 350 ホキ 2000 ホキ 2200 を除く。)	
チ 1000 チキ 800 チキ 1000 チキ 1500 チキ 2500 チキ 2600 チキ 2700 チキ 3000 チキ 4000	
大物車(私有貨車を含む。)	
ヒ 100 ヒ 300 ヒ 400 ヒ 500 ヒ 600 ソ 1 ソ 20 ソ 30 ソ 50 ソ 80 車 ソ 100 ソ 150 ソ 160 ソ 200	
車運車(私有貨車を含む。ただし、79000を除く。)	
ヤ 1 ヤ 10 ヤ 50 ヤ 90 サ 1 サ 100 サ 200 サ 220 サ 230 エ 1 エ 500 エ 700	