

# わが国自動車工業と超過償却

—日産・トヨタを中心に—

小 森 瞭 一

はじめに

I 両社の概況

II 生産と販売

III 財務の状況

IV 減価償却実施状況

V 減価償却と産業陳腐化

むすび

## はじめに

減価償却を通じてわが国の産業を眺めると、交通関連産業に著しい超過償却と償却不足のある業種が含まれている。前者は自動車産業であり、後者は改正商法以前の海運業である。周知のように昭和38年商法改正以前においては、わが国商法は減価償却を明文をもつて強制するような規定がなかつた。このため海運業など企業収益状況のかんばしくなく、しかも減価償却費が総費用額に相当の割合を占める業種では、償却費は他の費用をすべて控除したのち、利益が出ればその範囲まで償却を行なう政策をとってきた。このような政策の下では、企業は早晚競争力を失い自由競争市場から脱落するのであるが、わが国経済の景気政策が過去数回国際収支の悪化を基因として引締めに変換され、しかもその原因の一つとして経常収支において貿易収支は黒字であつても、貿易外収支が赤字のため全体的には赤字になる結果、その貿易外収支の赤字の主要因である海運収支の改善策として国家的立場から利子補給などの財政援助により、海

運業界はわが国産業で最大の償却不足を有しながら生きのびてきた。この償却不足は昭和37年上期においては海運業界全体ではじつに934億円に及んだのであるが、商法が改正されて、その第285条の3において、「毎決算期ニ相当ノ償却ヲ為スコトヲ要ス」と強制償却が規定されたため、海運業界は従来の政策をとることは強行法たる商法の違反を犯すことになる。その結果海運業としては償却不足解消が至上命令となつたため、減価償却不足の解消を条件として金利の棚上げ、利子補給金等の助成を認めようと昭和39年3月「海運再建整備臨時措置法」を成立せしめた。

昨今の海運白書によれば、企業合併や海外市況の好転などによりこの累積した巨額の償却不足も漸次順調に解消せられているようである。この海運業の償却不足をめぐる諸問題はすでに改正商法に関連せしめて過去にとりあげた<sup>1)</sup>。

このよな海運業の償却不足に対して対照的なのは同じ交通関連産業である自動車産業の有税償却の実施状況である。両者の対照はまさに基本的には不況産業と成長産業という企業収益状況の対照であり、産業界の減価償却政策に対する考えの象徴でもある。

そこで、小稿では自動車業界のトップをいく日産・トヨタ自動車を中心にまず両者の現状を比較し、この償却超過の状況を分析し、とくにこれまた商法改正を契機に減価償却に対する考え方がどのように変り明確化されたかをみることにしよう。

## I 両社の概況

昭和42年度下期の三菱経済研究所「企業経営の分析」の業種別統計表では自動車部門として、日産、トヨタ、いすゞ、日野各自動車をビッグ4社として挙げている。このうち日産、トヨタ両者は4社合計に対して払込資本金で67.6%使用総資本で63.7%、売上高で78.6%、税引前利益では87.9%とどの指標からも自動車業界の両雄であることはもはや申すまでもない。しかも、この2社は

1) 拙稿「改正商法と減価償却」(経済学論叢第15巻1・2号)。

企業の規模も良く似ているが設立年時も昭和10年前後とお互いに近い。すなわち日産は昭和8年、トヨタは昭和12年であり、わが国産業の中心企業としては比較的若いといえる。(以下、両者を併記する場合は日産を先にもってくるが、これは設立月日順に並べたものであつて他意はない。)

第1表 株式および株主分布

	日 産			ト ヨ タ		
	株主数	所有株式数	割合	株主数	所有株式数	割合
発行予定株数	2,100,000,000株			3,000,000,000株		
発行済株数	796,000,000			765,000,000		
所有者別分布	株主数	所有株式数	割合	株主数	所有株式数	割合
政府公共団体	1	17,175	0.00	1	24,120	0.00
金融機関	107	367,634,169	46.18	120	326,467,697	42.68
証券業者	149	87,313,077	10.97	112	84,269,659	11.02
その他法人	584	88,493,878	11.12	402	97,564,786	12.75
外国法人	296	1,817,339	0.23	294	4,168,483	0.54
その他	131,569	250,724,362	31.50	100,514	252,505,255	33.01
合 計	132,706	796,000,000	100.00	101,443	765,000,000	100.00
大株主名とその 総発行株数に占 める所有割合	三菱信託銀行	7.1%	日本共同証券	4.9%		
	日本興業銀行	5.4	東洋信託銀行	4.6		
	日本共同証券	5.2	豊田自動織機	4.2		
	日本証券保有組合	4.8	日本証券保有組合	4.2		
	住友信託銀行	3.1	三菱信託銀行	3.5		
	日本生命保険相互	2.9	三井銀行	3.2		
	第一生命保険相互	2.8	東海銀行	3.1		
	安田信託銀行	2.5	日本生命保険相互	2.8		
	富士銀行	2.4	大和銀行	2.5		
	東洋信託銀行	2.1	三和銀行	2.4		
最近3事業年度の 1株当り配当 額資本金額	昭和40年9月	昭和41年3月	昭和41年9月	昭和40年11月	昭和41年5月	昭和41年11月
	3.75円	3.75円	旧 3.75円 新 1.25円	4円	4円	4円
資本金額	39,800,000,000円			38,250,000,000円		

(注) 日産：1966年9月現在 トヨタ：1966年11月現在

まず株式数および株主の分布をみると第1表の通りである。発行予定株数はトヨタの方が多いが実際の発行済株数は日産の方が3,100万株だけ多く、それに額面50円を掛けた額だけ払込資本金額が多くなっている。

しかし両者とも発行済株数が7億数千万株と大型株式化しているため、わが国の株式市場では十分消化しきれずにいることは政策的な株式保有機関が大株主名簿に名を列していることから解る。証券業者をも含めて金融機関が株式の大半を所有している現状は両社のみならず、今日のわが国の金融支配体制を端的に示している。しかし、「その他」に含まれている個人所有がいずれも30%以上あり、しかも占有割合で最初十指中に個人名が出ていないことは、いわゆるワンマン経営から離脱し、大衆証券化が比較的進んでいる市場人気のある会社であることが、この株式分布状況からも類推されうる。すでに新聞紙上をにぎわしたように定款で外人株主の役員を制限したことから分るように、現在自動車産業は外国資本の攻勢に対して非常に神経質になつてはいるが、現状ではいずれも1%以下であつて株式による支配は今の所考えられない。最近3事業年度の1株当りの配当額は日産が3.75円、トヨタが4円と、年15%と16%とややトヨタの方が高く、いずれも安定した継続配当を行なっている。この配当率の違いはいうまでもなく株価に反映され、トヨタの方がつねに株式価額は高いのは周知の通りである。

次に従業員の状況を示した第2表をみると、事務員及び技術員でも作業員で

第2表 従業員 の 状 況

	日 産				ト ヨ タ			
	事務員及技術員		作 業 員		事務員及技術員		作 業 員	
	男	女	男	女	男	女	男	女
従業員数	7,326人	2,057人	22,273人	337人	3,896人	1,124人	20,097人	463人
平均年齢	31.8才	23.4才	29.1才	22.0才	29.4才	20.3才	25.9才	23.9才
平均勤続年数	8.8年	3.8年	5.2年	3.4年	7.7年	2.7年	4.1年	4.1年
平均月額給与	44,018円	22,161円	32,392円	18,373円	51,013円	21,934円	36,242円	22,938円

(注) 平均月額給与は基準外賃金を含み賞与は含まない。

も日産の方が多い。すなわち、事務員及び技術員では約4千名多く、作業員では約2千名多い。これを男女別にみると、男子従業員が約54,700名女子従業員で約800名多いが、少い方のトヨタの場合でも全従業員を合すると25,000名を下らない大会社であるとは言うまでもない。平均年齢は概してトヨタの方が2～3才若く、したがって勤続年数も比較的短い。女子作業員の場合だけは例外のようでありトヨタが日産よりも人数、平均年齢、平均勤続年数のいずれにおいても優っている。ところが、賞与を含まない平均月額給与は男子はトヨタの方が高く、女子も作業員の場合はトヨタの方が高い。一般に、作業員よりも管理職をも兼ねる事務員技術員の方が給与が高いというのが社会的常識であり、この場合でも男子の場合はその通りになっている。しかしトヨタの女子従業員の場合をみると作業員の方が平均勤続年数も長く、平均月額給与も高くなっているのは珍しい傾向といえる。しかし、わが国産業全体からみると、両社いずれも従業員の構成内容は若年労働者が多く勤続年数も比較的短い。退職金や基本給等の今日固定費化が問題となっている人件費負担も相対的に軽いと言えよう。

## II 生産と販売

生産車種を普通トラック・バス、小型トラック・バス、および乗用車と大きく三分割して前期、当期を対比して生産実績を示したのが第3表である。

第3表 生産実績および稼働率

	日 産					
	前 期			当 期		
	台 数	金 額	稼働率	台 数	金 額	稼働率
普通 トラック・バス	8,165台	6,753,723千円	90.7%	9,893台	8,584,293千円	82.5%
小型 トラック・バス	81,798	41,442,710	} 79.8	106,326	58,189,613	} 85.4
乗 用 車	88,153	52,082,875		109,626	50,406,202	
捕 給 部 品		10,447,249			12,401,381	
合 計		110,726,557			129,581,489	

	ト ヨ タ					
	前 期			当 期		
	台 数	金 額	稼働率	台 数	金 額	稼働率
普通トラック・バス	9,214台	6,221,857千円	69.5%	8,832台	6,199,481千円	65.2%
小型トラック・バス	112,569	44,963,102	146.1	135,014	53,537,712	165.5
乗 用 車	136,023	65,747,159	153.9	164,252	80,199,125	156.7
補 給 部 品		6,676,179	156.9		5,758,490	136.5
合 計		123,608,297			145,694,808	

当期月平均生産金額

$$\text{稼働率} = \frac{\text{前期末月産能力(金額)} + \text{当期末月産能力(金額)}}{2} \times 100$$

(注) 日産……(当期): 1966年9月期 (前期): 1966年3月期

トヨタ……(当期): 1966年11月期 (前期): 1966年5月期

これは昭和41年下期を基準とした数値であり、日産の場合は昭和41年9月期トヨタは同年11月期を基準時としているため必ずしも同一時点でないため多少の生産計画上のずれはあるが、これらの実績は6ヶ月間の生産台数であるから比較してもさほど差支えはないと考えられる。この表からみると、日産は前期約178,000台、当期約226,000台であり、トヨタは前期約258,000台、当期約308,000台といずれも約50,000台の生産増加がみられる。企業規模や資本規模、さらに後にみるように生産設備においてさほどの優劣がみられないこの両雄も生産台数では相当の差異が生じ全般的にみて、トヨタの方が約80,000台程度多く生産している。このことは当然金銭的にも両者の差異を生み、約130億円から160億円トヨタの方が多く生産している。さらに生産設備や資本規模が等しいにもかかわらずこのような生産台数の差異を生ずるにはいずれかに相当の遊休かあるいは超過操業が行なわれているかのいずれかであるが、この場合はトヨタが超過操業を行なっていることが稼働率からうかがうことができる。日産の場合は各車種とも前期に比して今期の方がいずれも増加しているが、トヨタの場合普通トラック・バスの生産台数は減少し逆に乗用車が著しい伸びを示している。このことは、当期においてトヨタの販売計画の重点がとくに乗用車におかれたことを物語っている。

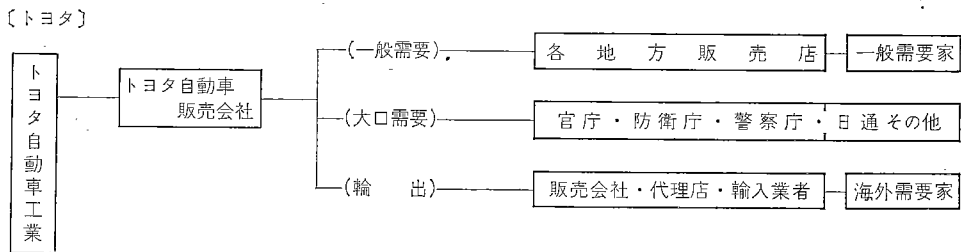
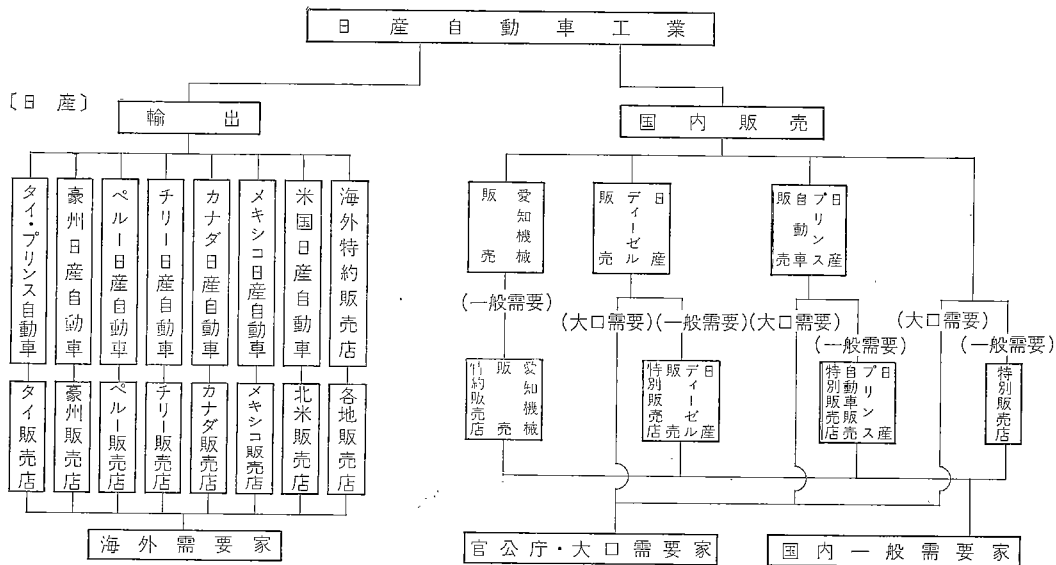
次に販売についてみると、大体生産台数に匹敵する台数が每期販売されてい

るといえよう。もちろんこの販売は各メーカーとしての親会社が支配従属関係や特殊関係にある販売会社や特約店に対する販売が主であるから必ずしも最終需要者にまで販売された台数とは言えないが昨今の状況ではさほど新車の押込

第4表 販売実績及び輸出状況

		日 産			
		前 期		当 期	
		台 数	金 額	台 数	金 額
普通バス・トラック		8,127台	6,651,790千円	9,386台	8,251,359千円
小型バス・トラック		83,688	42,576,082	104,841	49,874,121
乗 用 車		85,717	50,775,111	111,381	58,464,936
補 給 部 品			10,074,983		11,855,568
		177,532	110,077,966	225,608	128,445,984
輸 出 額	車 輻	16,357,096千円		20,223,826千円	
	部 分 品	1,388,597		1,532,653	
	計	17,745,693		21,756,479	
総販売実績に対する割合		16.1%		16.9%	
		ト 三 タ			
		前 期		当 期	
		台 数	金 額	台 数	金 額
普通バス・トラック		9,706台	6,671,345千円	8,692台	6,237,834千円
小型バス・トラック		115,016	46,093,909	133,624	53,781,691
乗 用 車		136,127	63,689,520	164,349	77,127,217
補 給 部 品			19,715,609		20,517,160
		260,849	136,170,383	306,665	157,663,902
輸 出 額	車 輻	17,789,045千円		16,887,591千円	
	部 分 品	2,226,648		1,540,542	
	計	20,015,693		18,428,133	
総販売実績に対する割合		14.70%		11.69%	

第1図 販売方法





み売上げによる滞荷が多いと考える必要はないであろう。

いうまでもなく各メーカーは需要予測に応じて、一応販売計画、生産計画を立てているのであるから、予測を狂わす不測の事態が生じないかぎり、大体生産と販売台数は正比例して変化するはずである。したがって、生産において述べたと同じような傾向が販売においてもあると考えられる。

輸出も車輛を中心として各社大体 200 億円前後行なわれているが、総販売実績に対する割合は比較的少く、とくにトヨタの場合前期に比して当期においてはその割合は勿論、絶対額においても減少している。むしろ輸出に関しては日産の方が積極的で毎年の総販売実績に対して16%台を堅持している。

次に日産、トヨタの販売ルートを国内・輸出に区分して図示すると第1図の通りである。

日産の販売ルートは国内の場合、周知の通りプリンスを合併した昭和41年9月期では、従来の日産ディーゼル販売会社、愛知機械販売会社の他に日産プリンス自動車販売会社が加わり、それぞれ系列化された特約販売店があり、又、日産独自の特約店と共に一層販売網が拡大された。輸出は主要輸出国には合併会社を設立する他、海外特約店と契約を結んでいる。

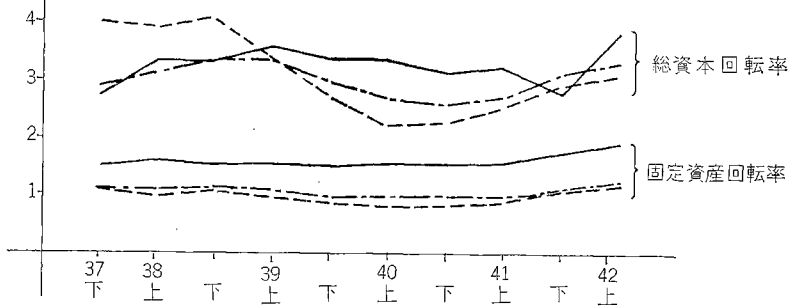
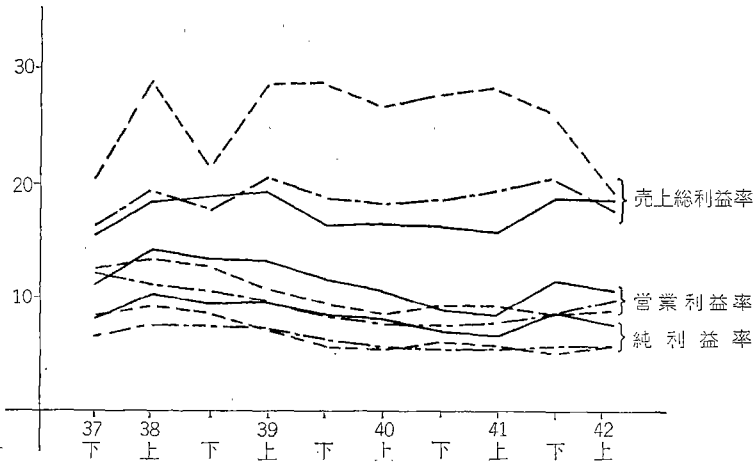
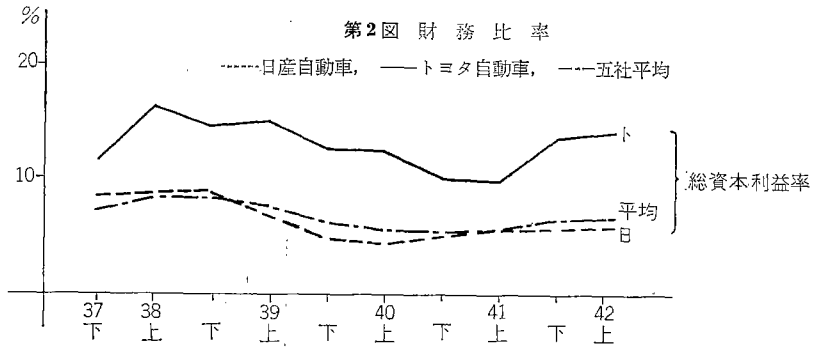
他方、トヨタの場合、販売会社はトヨタ自動車販売会社を中心であり全国各地に存在する別会社組織の販売会社を通じて直接消費者に結びつく場合やさらに地方販売店を通じて消費者に売り渡している。

輸出ルートは各国販売会社、代理店等を通じて海外消費者に結ばれている。

### III 財務の状況

時系列的分析のため数字が継続して統一されている三菱経済研究所の「企業経営の分析」により、日産、トヨタ両社及び自動車工業の当時のピック5社の平均値の各経営指標をみとめることにする。周知のように今日経営分析手法のうちで企業の業績を最も端的に示しその収益性を把握しうる比率は総資本利益率に代表されるといわれている。この総資本利益率は一つは売上収益率に依存

第2図 財務比率



し他は資本回転率に左右される。そこで、これらの比率について昭和37年下期から42年上期に至る期間を継続的に趨勢比較した表が第5表の通りであり、これをグラフ化したのが第2図である。

まず総資本利益率についてみると、全体的に昭和39年上期から41年下期にかけて景気後退を反映してか、自動車業界の収益性において中ダルミ状態が出ている。しかし42年上期にかけてはふたたび上昇のきざしがみえる。趨勢的にみ

第5表 財務比率表

年 度	比 社 率 名	総資本	売上	営業利益率	純利益率	総資本	固定資産
		利益率	総利益率			回転率(回)	回転率(回)
37下	日	8.42	20.31	12.80	8.28	1.02	4.00
	ト	11.72	15.26	11.40	8.01	1.46	2.69
	平	7.12	16.41	10.21	6.77	1.05	2.96
38上	日	8.56	28.82	13.36	9.10	0.94	3.98
	ト	16.26	18.68	14.05	10.16	1.60	3.27
	平	8.34	19.83	11.28	7.82	1.07	3.18
38下	日	8.92	21.38	12.89	8.54	1.04	4.14
	ト	14.25	18.78	13.14	9.26	1.53	3.33
	平	8.24	17.99	10.84	7.66	1.07	3.36
39上	日	6.99	28.47	10.84	7.11	0.98	3.43
	ト	14.71	19.05	13.14	9.49	1.55	3.56
	平	7.64	20.05	9.91	7.17	1.06	3.35
39下	日	4.92	28.53	9.49	5.65	0.87	2.69
	ト	12.51	16.07	11.50	8.53	1.47	3.34
	平	6.07	18.88	8.53	6.19	0.98	2.98
40上	日	4.14	26.83	8.45	5.24	0.79	2.22
	ト	12.22	16.30	10.69	7.94	1.54	3.37
	平	5.41	18.16	7.83	5.83	0.93	2.65
40下	日	4.89	27.91	9.14	6.10	0.80	2.26
	ト	9.95	16.15	8.99	6.82	1.46	3.09
	平	5.21	18.45	7.55	5.62	0.93	2.60
41上	日	5.07	28.30	9.21	5.95	0.85	2.48
	ト	9.88	15.75	8.60	6.50	1.52	3.16
	平	5.24	19.72	7.79	5.56	0.94	2.71
41下	日	5.22	26.01	8.13	5.07	1.03	2.94
	ト	13.57	18.79	11.18	8.14	1.67	2.70
	平	6.26	20.46	8.49	5.86	1.07	3.05
42上	日	6.00	19.28	9.12	5.58	1.08	3.03
	ト	13.81	18.59	10.45	7.52	1.84	3.69
	平	6.81	17.84	8.80	5.87	1.16	3.23

(資料) 三菱経済研究所「企業経営の分析」各年度版

(注) 社名欄 日……日産 ト……トヨタ 平……日産、トヨタ、いすゞ、日野、プリンス五社平均値  
年 度……日産は3,9決算であるので41年上期が1966年9月度決算分を表わす。

トヨタは5,11決算であるので41年上期が1966年5月度決算分を表わす。

て、トヨタは時には15%を超えたこともあるが平均10%の線を下ることはまれであるのに対して、日産はこの総資本利益率が10%を上回ったことは対象期間中ないのみならず、昭和39年上期以降はいずれも、日野、プリンスの3社と日産トヨタ両者の数値と合せた平均値をも下回っている。もっともわが国の製造業全体のこの比率が平均3%前後といわれるこの期においてはやはり収益性の高い自動車工業の優位性は保たれているとはいえ、この比率に示される企業の収益性の点でこの業界の両雄とみなされている日産とトヨタのへだたりの大きさを知らされる。この差異の原因をより詳細にみるため、売上収益性と回転率とに分解してみよう。まず売上収益率は売上総利益率、営業利益率、純利益率の3段階に大きくわけてみると売上総利益率の段階では日産が終始上位を占め平均20%以上の位置を示しているのに対して、トヨタは売上総利益率がこの期間に20%を超えたのは一度もなく昭和39年上期から41年下期までは5社平均値よりも下回り、まさに総資本利益率にみられた日産・トヨタの立場が逆転しているようである。さらに総資本利益率では昭和41年下期から42年上期にかけて上昇のきざしが自動車産業の全般的にみられたのに対して、この売上総利益率はこの期間に下降傾向が目立っているのも対照的である。昭和38年下期の日産の売上総利益率の急落は相当影響も大きく、この間トヨタは順調に伸びているが5社平均値はこのために下落している。周知の通り売上総利益から営業経費といわれる販売費及び一般管理費を控除したものが営業利益だから、売上総利益率と営業利益率との差異はこの営業経費の大小に左右せられる。この営業利益率を比較すると昭和38年上期から40年上期、又41年下期以降において、トヨタの方が日産を上回っている。このことは日産とトヨタの営業経費が売上に占める割合が全然異なるためであって、トヨタの場合、その割合が最大でも約8%であるのに対して日産は約19%と約10も多いのである。1台当りの売上利益は多くても販売経費が圧倒的に多いために営業利益率が低くなっていることがわかる。このため、売上利益率に示された日産の優位性は逆転しさらに財務損益を加味した純利益率の段階ではトヨタが趨勢的に日産を上回っている。しかし、

5社平均値よりも低い日産の純利益率の最低でも5%を下回ってはならず、やはりこの絶対的な高収益率は、わが国産業全体の平均をはかるに上回っており自動車業界の高収益性と成長性を如実に物語っているといえる。次に企業の活動性の指標でもある回転率をみる。総資本回転率は日産および5社平均値は趨勢的に年1回転であるがトヨタの場合約1.5回から約1.8回へと上昇傾向がみられる。また、全対象期間を通じてトヨタが日産を上回っていることが、純利益率の優位性に拍車をかけ、先にみた総資本利益率の顕著な差異を生んだものと考えられる。総資本回転率は比較的安定的であるが、固定資産が期間中に売上により何回実現されるかを示した固定資産回転率は昭和41年下期を除いて趨勢的にやはりトヨタの方が上回っている。日産と5社平均の固定資産回転率は総資本利益率のそれらと相似した曲線を描いている。しかし、この固定資産回転率も平均3～4ヶ月に1回転するなど資本の固定化が考えられる自動車産業としてはかなり短いといえよう。

以上要するに財務分析の結果、収益性においても回転率においてもトヨタの方が日産を上回っており、それが総資本利益率の差異として明白に表われているが、自動車産業全体を通じてみると両社に象徴されるごとく、その収益性の絶対額は非常に高く、その高い利益率が「相当の償却」により固定資産を費用化させ、さらにその上、利益の留保を行なうだけの余裕を与えて来たと言えよう。

#### IV 減価償却実施状況

昭和35年下期以降、日産、トヨタ自動車の減価償却実施状況はそれぞれ各年度有価証券報告書によれば第6・7表の通りである。(有価証券報告書は周知の通り財務諸表については前年比較をしているため財務諸表数値の一部に欠本があっても解るが、附属明細表は単年度のみであるので欠本があれば前後の号から類推しえない。小稿も資料である有価証券報告書が予約販売であり、63年下期、64年上期が欠本しているが、どうしても入手出来なかったため、止むを得ずその年度は省略していることを明記しておく。)

第6表 日産自動車減価償却実施状況

(単位:千円)

決定期	普通償却			特別償却	別途減価償却
	製造経費	販売費及管理費	合計		
60年9月	709,778	99,604	809,382	311,406	500,000
61年3月	814,371	114,748	927,118	222,131	1,000,000
9月	1,349,040	227,746	1,576,786	325,635	1,500,000
62年3月	1,946,706	256,721	2,203,327※	1,263,953	1,700,000
9月	2,667,517	321,560	2,989,377	1,295,888	1,700,000
63年3月	3,220,224	375,737	3,595,961	950,488	2,000,000
64年3月	3,715,913	476,390	4,192,303	852,111	2,000,000
9月	4,743,581	652,016	5,395,597	922,861	1,500,000
65年3月	5,451,324	745,062	6,196,386	1,716,375	0
9月	6,620,620	959,191	7,579,811	1,540,536	0
66年3月	6,910,600	1,106,755	8,017,355	1,625,980	0
9月	6,583,455	1,152,179	7,735,634	1,608,442	0

資料 各年度有価証券報告書による。

※法人税法施行規則第21条の2による増加償却 293,535千円を含む。

第7表 トヨタ自動車減価償却実施状況

決算期	普通償却				特別減価償却	特別償却引当金
	製造経費	管理費及び販売費	貸与資産分 営業外費用	計		
60年11月	1,516,387	60,617	16,907	1,539,911	1,122,490	
61年5月	2,531,566	85,788	21,672	2,639,026	924,815	
11月	2,730,075	88,760	76,787	2,818,835	978,902	200,000
62年5月	2,991,061	109,505		3,100,566	809,069	600,000
11月	3,363,988	168,427		3,532,415	612,811	600,000
63年5月	3,634,989	152,537		3,787,528	349,397	2,400,000
64年5月	5,918,121	173,267		6,091,388	979,940	3,000,000
11月	6,416,093	258,247		6,674,340	1,379,230	1,500,000
65年5月	6,134,381	306,925		6,441,306	1,838,573	1,000,000
11月	6,677,757	402,523		7,080,280	1,673,952	
66年5月	7,094,978	384,987		7,479,965	1,622,628	
11月	7,811,771	380,582		8,192,353	2,041,043	

資料 各年度有価証券報告書による。

この第6・7表は日産、トヨタ自動車が各事業年度において計上した普通償却額、特別償却額およびそれ以上の任意償却又は有税償却額を示したものである。

周知の通り、わが国では企業の減価償却制度は税法の定める耐用年数によっ

ているため、税法上の減価償却制度がそのまま利用されているのが現実であり、したがって改正商法が強制している「相当の償却」は税法上のいわゆる普通償却範囲を意味するというのが大方の通説である。税法は課税の画一性から各資産種類別に耐用年数を決定し、償却方法に応じてそれぞれの耐用年数毎に償却率を決定している。税法として損金に認める普通償却範囲額は所有している各資産に対して企業が撰択した償却方法に応じたこの償却率を適用した額が税法のいわゆる限度額であり確定決算においてこの限度額以下が計上されれば税法上損金計上が認められる。もし企業が限度額以上に計上したとしても普通償却としては税法上は認められないため自己否認しなければならない。したがって、税法が基本的に企業の所有財産の価値減耗に対する費用として認める減価償却は普通償却範囲額であり、これが商法のいう「相当の償却」額と考えられるのはけだし当然のことであろう。そして、この普通償却範囲が製造経費と販売費及び一般管理費とに分けて計上されるのは周知の通りである。

税法はさらに租税特別措置法において経済政策、租税政策の観点から減価償却資産の償却の特例を認め、それがいわゆる特別償却として計上せられたものである。特別償却は普通償却範囲額以上に取得原価又は普通償却範囲額等を基準にして損金算入を認めるのであるから、それが認められた企業は当然その範囲額まで償却することにより節税効果を得んとする。しかし、この特別償却は措置法という時限立法により適用資産が制限されているため、あらゆる企業に共通したものとは考えられないので一般に「相当の償却」とは言えないと言われている。

このようにわが国の企業の減価償却はいわゆる普通償却と特別償却の二段構えの法定償却範囲が計算されるが、この二つの償却範囲額をこえて企業が償却する場合、この部分に対しては課税されるため一般に有税償却といわれ、企業は課税後の利益をもって償却し内部留保したことになる。このような状況がわが国産業においてとくに特徴的であるのがこの自動車産業に他ならないのである。この有税償却による減価償却こそ企業があえて税引後利益をもって内部留

保し、投下資本の回収を行なわんとする意図を明示したものであると言える。日産の場合、これは別途減価償却という名称で、トヨタの場合、特別償却引当金という名称で計上されている。それぞれの昭和41年末の貸借対照表計上額は日産が35億円、トヨタが91億円の巨額にのぼっている。そして、各事業年度の繰入額はそれぞれ第6・7表の通りである。これら有税償却は普通償却や特別償却が細かい計算をして端数が出ているのに対して、大体億単位のラウンド数字であることや每期継続して適用されるべき基準に準拠して行なわれるのでなく、まさに利益の額に左右していることはその本質が利益留保であることの一面を示しているといえよう。日産の場合、昭和39年9月期の15億円計上により以降打切られているが、トヨタの場合、昭和40年5月期に10億円計上して一応終止符が打たれている。日産の減価償却実施状況は第6表の通りであるが、その会計処理についてみてみよう。普通償却の製造経費は製造原価報告書に、販売費および一般管理費は損益計算書に計上されている。特別償却は先述の租税特別措置法に規定された特別償却額であるが、費用は損益計算書上営業外費用に計上する一方、引当金は普通償却額と同様各有形固定資産の取得原価から控除する形式をとっている。このことは普通償却範囲額を「相当の償却」と考える通説に対して、租税特別措置法にいう特別償却の範囲までを「相当の償却」と考えている企業の独自の減価償却の考え方をあらわしているといえる。商法上「相当の償却」に対する明文規定がないため一般通説はそれを普通償却範囲額と考えているとしても、日産のようにこの範囲をさらに特別償却範囲額まで含めた場合でも何ら差支えはない。しかし、特別償却範囲額を「相当の償却」と自認したかぎり、今後いかに業績が悪化しようとも、この特別償却額を含めた減価償却が商法により強制されることになろう。このように改正商法以後は減価償却の会計処理は単なる会計処理に止まるのではなく、企業の考え方をその中に表わしていると考えられる。有税償却の会計処理は商法改正を機会に変更されている。すなわち、昭和39年3月期を起点としてそれまでは別途減価償却費は限度外減価償却費とよばれ、費用は剰余金計算書上、繰越利益剰余金減少



高に計上され同引当金は評価性引当金として減価償却引当金の中に含められ貸借対照表上、各固定資産の取得原価から控除されていたが、それ以降は引当金は別途減価償却費の名の下に減価償却引当金から区分され、貸借対照表上貸方特定引当金の部に表示されることになった。このことは改正商法が「特定ノ支出又ハ損失ニ備フル為ニ引当金<sup>2)</sup>」を別科目として表示することを求めた結果であるが、これにより有税償却の性格や表示上の明瞭性が高まり減価償却の性格を一層明白にするに役立った。すなわち、有税償却は評価性引当金ではなく将来の特定の支出又は損失のために備えられた利益留保性の引当金であり、この性格上、通常の減価償却引当金に含めることは資産の取得原価の費用化の累計を示す減価償却引当金の内容を不純にするため、特定引当金として別記するようになったのである。このような経過で昭和39年3月期の20億円、同9月期の15億円のみが今日特定引当金に別途減価償却引当金として計35億円が計上せられている。それ以前の有税償却である限度外減価償却は計上時点の認識をそのまま認め評価性引当金としての控除項目としての減価償却引当金の中に含まれている。このような有税償却に対する公認会計士の見解として監査報告書上の限定意見をみると、評価性引当金と考えていた当時のそれは「技術革新期に当って製造設備の償却を早めるためのものであり、その必要性は認められるが、その全部が費用性があるものとは認め難い<sup>3)</sup>」と述べており、部分的には費用性を認めているようである。それに対して、特定引当金に計上するようになってからは「これは急速な技術革新に対抗して製造設備の近代化に備えるものとされているが、この償却は税法の定める限度を超えて計上されたもので、会社においてもこれを商法に謂う相当の償却とは認めず、その繰入額は剰余金計算書に掲げ、その引当額は別途減価償却引当金として特定引当金のうちに計上している<sup>4)</sup>」と述べている。この監査意見から判断すれば、商法改正以

2) 商法第287条ノ2

3) 日産自動車昭和37年9月決算監査報告書

4) 日産自動車昭和39年9月決算監査報告書

前においてはこの有税償却の一部には費用性が認められたが、改正後は「相当の償却」を税法の定める限度額とする考えが明白になったため、有税償却はこの「相当の償却」に該当しない結果特定引当金に計上されたと考えられる。しかし改正後において便宜的に「相当の償却」に税法の償却範囲額を採用したとは言え、果して改正前に一部に認められた費用性はまったくなくなったのであろうか。「急速な技術革新」を共通の設定理由としながら、このように一方では評価性引当金とし、他方では特定引当金とすることはこの有税償却の本質は何ら変化していないにも拘らず税務計算の便宜上から税法基準を「相当の償却」と考え、又特定引当金という勘定区分の新設により、これを評価性引当金から利益留保性引当金に振替えたにすぎないのではないか。むしろ、改正前に一部認められた費用性部分があると考えられるならば、税法計算上容認されるか否かは別として、その部分は当分商法のいう「相当の償却」の中に含まれるべきであって、むしろ税法の償却範囲額をこの費用性引当金額まで拡めるべきであろう。現行のままでは、限度外とか別途とかの名称の相異は別にしても、いわゆる有税償却が昭和39年3月期を境として一方では評価性引当金と考えていた場合においてもその額は何ら一定の基準に従って每期継続的に行なわれていなかったことから解るように費用を認識して計上しているとは考えられず、ただ利益の発生に応じて留保していたと考えるのが至当であろう。そして、改正後はたんに税法基準と「相当の償却」基準を一致させた結果として同じ有税償却が今度は特定引当金に計上されたのである。いわば、会計の通説に従って、有税償却を利益留保性の引当金と考えるならば、おそらくその本質は商法の改正前後を通じて何ら変化していないのではないか。それは有税償却設定の理由が共通しており、また計算方法もいずれも億単位のラウンド数値であり昭和40年3月期以降中止されていることから肯かれるであろう。次にトヨタ自動車の場合をみると、これも普通償却と租税特別措置法の特別減価償却と有税償却の特別償却引当金とに大きく分かれている。普通償却の中には製造原価報告書の製造経費になるものと、損益計算書上販売費及び一般管理費に含

められるものの他、子会社等に貸与している固定資産の法定償却額はこれを昭和36年11月期まで営業外費用として損益計算に計上していたが、翌昭和37年5月期から貸与固定資産分の減価償却費は製造原価に算入した<sup>5)</sup>。この処理は必ずしも正しいとは言えないが、外注先に貸与している固定資産でその固定資産により加工され、加工費がそのため低減されるような場合であれば製造原価に含めることの方が営業外費用として営業外収益の固定資産賃貸料と対応させるよりも正しい処理といえる。

トヨタ自動車の場合、租税特別措置法の特別償却は「特別減価償却」としてその繰入額を繰越利益剰余金減少項目に含めている点では日産自動車の場合と異なる。この繰入額は剰余金の減少項目としながら、他方引当金は普通償却と同じく各固定資産から控除せられる評価性引当金に計上するという処理を継続している。この処理はいささか混乱を招く。なぜなら繰越利益剰余金で処理するということは、租税特別措置法による「特別減価償却」を「相当の償却」以外であると認識し、費用として資産価値を回収しなければならない部分以上であると考えていることを意味する。それは同じく繰越利益剰余金の減少項目に含められている有税償却である「特別償却引当金」と何ら性格を異にするものではなく、利益の内部留保を意味するに他ならず、もしこのように解釈するならば、その引当金は評価性引当金として控除形式により表示されるべきではなく、利益留保性の引当金として表示されるべきであろう。商法改正以前においては特定引当金という利益留保性の引当金の適当な表示個所がなかったが、改正後においてもなお評価性引当金の中に含めていることは繰入額を繰越利益剰余金減少項目として処理していることと矛盾すると言わなければならない。措置法の特別償却範囲額を「相当の償却」の中に含めるならば、繰入額は損益計算書に含めるべきであろうし、もし「相当の償却」に入れるべきではないと考えられるならば、この引当金は評価性引当金とは区別して、利益留保性引当金に含めねばならない。ちなみに、トヨタ自動車のこの措置法の適用条文とその

5) トヨタ自動車昭和37年5月決算損益計算書脚注6

金額は次の通りである。

措置法条文	決算期			
	36年11月度	37年5月度	37年11月度	38年5月度
第42条 重要機械等割増償却	154.874	127.359	104.565	168.696
第43条 合理化機械等特別償却	792.254	629.554	408.047	87.677
第46条 新築貸家住宅割増償却	31.774	52.156	100.199	93.024
(単位：千円) 計	978.902	809.069	612.811	349.397

他方、有税償却は昭和36年11月期から行なわれているが改正商法以前は「限度外特別減価償却額」として繰入額を剰余金計算書に計上し、他方、引当金は普通償却の引当金と同じく評価性引当金の中に含めてきた。しかし、改正後は「特別償却引当金」として繰入額の計上は従来通り剰余金に課しているが、貸借対照表の表示は特定引当金に特別償却引当金として明示している。このことから改正以前はとにかく、改正後は利益留保であることを費用の面からも、引当金の面からも明らかにしたと言えよう。監査報告書上この有税償却部分に対しては改正前は「この部分に関しては、計上の妥当性について客観的諸条件を欠いている現状からはその全部を費用性引当金とは認めない<sup>6)</sup>。」と述べていたが、改正後においては「利益剰余金の留保と認める<sup>7)</sup>。」と利益留保性を明確にしている。有税償却の額は億単位であり、昭和36年11月期に始まり昭和40年5月に終わっているがその間の金額はまったく恣意的であり、一定の基準にしたがって計上されたものとは見做し難い。それに対して普通償却額は順調に伸びてきているがこの普通償却も昭和36年及び昭和39年の耐用年数の短縮<sup>8)</sup>の影響を受けて昭和36年5月期と昭和39年5月期には飛躍的に増大していることがわかる。前者の短縮は機械装置を中心に平均22%、後者のときは同じく機械設備を中心に平均15%程度短縮せられたものである。さらに、有形固定資産の種類別に当期償却額と各期末簿価および償却率を示したのが第8・9表である。こ

6) トヨタ自動車監査報告書昭和37年5月決算

7) トヨタ自動車監査報告書昭和41年11月決算

8) この耐用年数の影響については拙稿「不況期における減価償却方法変更の経済的意義」経済論叢第16巻第5号。

第8表 日産自動車の有形償却資産種類別償却状況

決算期	建 物			構 築 物			機 械 装 置			車 輛 運 搬 具			工 具 器 備 品		
	当 償	期 却	期 末 償 却 率	当 償	期 却	期 末 償 却 率	当 償	期 却	期 末 償 却 率	当 償	期 却	期 末 償 却 率	当 償	期 却	期 末 償 却 率
	百万円	百万円	%	百万円	百万円	%	百万円	百万円	%	百万円	百万円	%	百万円	百万円	%
61年3月	268	2,571	45.6	13	221	30.2	1,501	6,320	56.2	42	243	50.9	327	1,097	62.6
9月	662	4,575	38.0	52	512	21.8	2,074	6,900	59.5	50	283	49.5	562	1,216	65.8
62年3月	973	6,987	35.0	54	763	20.3	3,551	11,354	54.7	65	353	46.9	524	1,444	65.6
9月	865	7,065	39.4	73	870	23.4	4,247	13,519	56.8	77	420	46.7	720	1,750	66.1
63年3月	1,113	7,477	43.2	80	1,006	25.4	4,534	13,779	61.8	94	457	48.5	724	2,121	65.5
64年9月	642	10,405	43.5	99	1,330	30.8	4,416	15,291	69.5	150	673	49.4	1,008	2,385	71.3
65年3月	766	16,241	34.9	118	1,969	26.5	5,642	22,416	64.3	168	717	51.6	1,215	3,851	64.5
9月	1,091	21,678	31.1	189	2,641	25.4	5,777	26,497	63.4	170	659	57.4	1,886	5,068	63.5
66年3月	1,200	21,634	33.6	214	2,728	28.9	6,021	25,258	67.2	151	572	63.1	2,049	4,603	69.2
9月	1,358	24,968	32.9	233	3,428	28.1	5,658	27,820	67.2	167	853	44.1	1,924	5,079	70.2

(資料) 各期有価証券報告書

1. 償却率は各償却累計額を取得原価で割ったもの。
2. 第6表、減価償却実施状況には無形固定資産、繰延勘定の償却分が含まれている。

第9表 トヨタ自動車の有形償却資産種類別償却状況

	建 物			構 築 物			機 械 装 置			車 輜 運 搬 具			工 具 器 具 備 品		
	当 期 償	期 末 簿 価	償 却 率	当 期 償	期 末 簿 価	償 却 率	当 期 償	期 末 簿 価	償 却 率	当 期 償	期 末 簿 価	償 却 率	当 期 償	期 末 簿 価	償 却 率
	百万円	百万円	%	百万円	百万円	%	百万円	百万円	%	百万円	百万円	%	百万円	百万円	%
61年5月	240	5,588	26.9	53	903	21.4	2,482	15,459	47.2	59	299	47.8	727	2,161	50.9
11月	233	6,105	27.2	59	963	23.7	3,019	18,282	48.3	44	331	40.7	722	2,119	57.8
62年5月	270	8,087	23.7	69	1,299	22.0	3,467	20,548	49.9	51	379	41.3	653	2,588	56.3
11月	397	10,064	22.4	100	1,633	22.2	3,364	23,466	53.3	54	315	45.4	830	2,950	57.6
63年5月	404	9,909	25.0	115	1,713	25.2	5,135	17,044	62.6	51	353	48.9	833	2,959	60.5
64年11月	628	13,816	25.7	153	1,956	33.2	5,959	18,681	69.2	86	533	48.9	1,227	6,456	64.4
65年5月	729	16,088	25.4	151	1,919	36.8	6,022	20,972	69.4	95	503	52.3	1,282	4,204	64.2
11月	979	17,724	26.7	180	2,739	32.0	5,996	24,171	68.8	107	539	54.1	1,492	4,394	66.1
66年5月	978	17,762	29.5	208	2,622	35.9	6,216	24,141	71.0	104	498	59.2	1,597	5,016	66.3
11月	1,084	19,007	31.6	210	3,757	30.8	6,839	27,887	70.1	142	608	58.2	1,959	5,989	65.7

(資料) 各期有価証券報告書

1. 償却率は各償却累計額を取得原価で割ったもの。
2. 第7表、減価償却実施状況には無形固定資産、繰延勘定の償却分が含まれている。

の当期償却額は評価性引当金に対応する減価償却費はすべて含まれるから、措置法上の特別償却は言うまでもなく有税償却も商法改正以前の分まではすべて含まれている。

これで見ると、当期償却費の半分以上が機械装置の減価償却であり、したがって、機械装置の償却率が高い比率を示している。償却率については工具、器具、備品も可成り高い割合を示している。每期取得額程度の償却額を示しているのは耐用年数が短かいためであろう。建物や構築物は期末簿価に比して償却額が少い。日産、トヨタはいずれも有形固定資産の償却方法は定率法を採用しているから前期末簿価に対して償却率を乗ぜられるのであるから、償却額が少いのは償却率が少く、したがって、これらの耐用年数は比較的長いと考えられる。以上の傾向は日産、トヨタ両社共通している。最近の日産、トヨタの機械装置を比較すると、トヨタの方が期末簿価に比して償却額が日産よりも大きい。このことは定率償却法の性質からみて同じ機械であっても、トヨタの方が比較的取得月日が新しいのではないかと想像される。トヨタ、日産ともに機械装置の期末簿価は大体近い数値を示しているが建物は日産の方がはるかに多い。両社の差異はこの他細部にわたってあるとはいえ、大体良く似た生産設備と生産組織を有していることが類推しえよう。

税法上の償却範囲額に対して各社の償却実施額が超過しているか、不足しているかを単年度と累計額についてみると第10、11表の通りである。

これも普通償却範囲額と措置法の特別償却範囲額その他、有税償却の商法改正以前における評価性引当金をも含めており、当期分の償却超過状況はすべてこの有税償却分である。さらに周知のように、普通償却等での償却超過は翌年度以降認容され、又今年度の超過額は否認されるという具合に漸次認容・否認の操作の結果、変化する過程が累計欄に示されている。この普通償却及び措置法の特別償却範囲の超過は正確な計算処理を行なえば当然発生すべきものではないが、日産の場合は各種資産において発生しているのに対して、トヨタの場合は商法改正以前は有税償却を除いては各資産について償却範囲を超過したもの

第10表 日産自動車の有形償却資産種別償却範囲額超過状況 (単位：千円)

	建 物		構 築 物		機 械 装 置		車 輛 運 搬 具		工 具 器 具 備 品	
	当 期 分	累 計	当 期 分	累 計	当 期 分	累 計	当 期 分	累 計	当 期 分	累 計
61年3月	150,000	1,105,247	0	2,146	750,000	1,571,431	0	0	100,000	211,778
9月	500,000	1,605,045	0	2,027	800,000	2,374,850	0	0	200,000	410,919
62年3月	700,000	2,325,828	0	4,434	900,000	3,293,034	0	309	100,000	539,240
9月	500,000	2,824,126	0	4,045	1,000,000	4,282,392	0	244	200,000	719,462
63年3月	700,000	3,550,270	0	8,963	1,300,000	5,622,109	0	461	0	733,653
64年9月	—	4,534,281	—	6,478	—	7,807,640	—	295	—	700,151
65年3月	—	4,533,621	—	6,106	—	7,794,377	—	113	—	718,404
9月	—	4,531,056	—	5,758	—	7,784,670	—	85	—	714,349
66年3月	—	4,567,082	—	8,792	—	7,801,745	—	3,029	—	763,930
9月	—	4,564,057	—	8,214	—	7,790,567	—	2,197	—	751,063

(資料) 各期有価証券報告書

第11表 トヨタ自動車の有形償却資産種別償却範囲額超過状況 (単位：千円)

	建 物		構 築 物		機 械 装 置		車 輛 運 搬 具		工 具 器 具 備 品	
	当 期 分	累 計	当 期 分	累 計	当 期 分	累 計	当 期 分	累 計	当 期 分	累 計
61年5月	—	1,000,000	—	—	—	3,260,000	—	—	—	—
11月	—	1,000,000	—	—	200,000	3,460,000	—	—	—	—
62年5月	—	1,000,000	—	—	600,000	4,060,000	—	—	—	—
11月	—	1,000,000	—	—	600,000	4,660,000	—	—	—	—
63年5月	—	1,000,000	—	—	2,400,000	7,060,000	—	—	—	—
64年11月	—	1,008,445	—	12,689	—	6,832,832	—	1,784	—	39,928
65年5月	—	1,026,096	—	23,392	—	6,858,168	—	2,546	—	53,100
11月	—	1,023,599	—	19,688	—	6,838,683	—	1,665	—	45,972
66年5月	—	1,018,789	—	15,952	—	6,821,365	—	920	—	42,526
11月	—	1,018,189	—	14,565	—	6,843,118	—	4,482	—	69,109

(資料) 各期有価証券報告書

がないことがわかる。すなわち、建物は昭和36年5月以前に設定した10億円が、機械装置については同年以前に設定されていた32億6千万円に対して同11月以降の每期有税償却分が累積されているにすぎない。改正後は有税償却は特定引当金に解されたため償却範囲額からは除外されており、その後の著しい超過傾向はまったくみられない。

償却超過額はいずれも機械装置が大半であるが、それ以外では日産の場合、



建物で平均45億円、工具器具備品で約7億円、計約52億円であるのに対して、トヨタの場合建物で約10億円のみであり、その差が約35億円と相当の差異がみられる。

有税償却の資産種類別分布は日産の場合、機械装置、建物、工具備品に散らばっているが、トヨタの場合は機械装置のみに限られている。この配分様式や金額の按分からおおよそ一定の基準があるとは考えられないであろう。以上が日産、トヨタ両社にみられる超過償却の現況であり、この両社に代表されるわが国自動車工業の減価償却の特徴でもある。

## V 減価償却と産業陳腐化

今日、産業の設備の陳腐化した例の基本的な理由を追求すると、その産業が近代するためあるいはより古い、製造原価の高くなるような設備を取替えるための必要な資金を十分もっていない点が共通している。この資金の不足は減価償却費が現行税法の下ではその資本設備を取り替えるには不十分であることによっている。この減価償却引当金が不十分である理由は二つあると考えられる。

まず第1に税法や政府当局の政策が第二次大戦以降の経済にみられるインフレ傾向に十分な引当を認めていなかったことであり、第2は機械技術の進歩の急速な発展というものが物理的な耐用年数よりも資産の経済的有用期間を非常に短縮させ、したがって企業が競争的立場に立っておればおるほど以前よりも早く取り替えを行なわねばならないからである。これら二つの諸原因の重要なことは減価償却引当金がインフレ傾向のために不十分になっていることである。このことは機械設備等の取得原価の増加をもたらし、減価償却引当金で再購入される資金の購売力を低下させる。減価償却は会社に対して税引き前での設備の取得原価を回収することを認めている。しかしながら、インフレの場合は設備の取替え費は実質的にその取得原価以上になっている。税法でたとえ早期償却を認めたとしても減価償却という投下資本の回収方法によるかぎり

は取得原価までしか回収することができないのでこれらの引当金では物価上昇後の価格における陳腐化設備の取替えはできない。アメリカにおける建設原価 (construction cost) の指標は1910~14年を100として、1939年から1961年までの間に約250%減少しており設備の新設に関する貨幣価値はこの期間中に約30%減少していると述べている<sup>9)</sup>。この原価の増価傾向は陳腐化した資産の取り替えに深刻な問題を投げかける。一般的に言うと、1939年に100万円で設置された設備は250万~300万円でなければ取替えることが出来ず、しかも、税法が認められている減価償却はいくら時期的に早められても取得原価の100万円に止まり、不足する150~200万円は別の資金源泉から得なければならない。この問題は20年ないし30年間という長期間にわたって使用せられる設備をもつ全産業に共通に感ぜられる。この減価償却引当金の不足額について、アメリカではM・A・P・I・が取得原価に基づく減価償却に対して時価主義による減価償却額を測定し、その差の過少償却分を計算している。それによると、アメリカでは毎年約50億ドルから80億ドルに達していると見積られている<sup>10)</sup>。

第二次大戦以後の現象として、この償却引当金が取替資金に不足する傾向は技術進歩の速度の急速化により倍加されている。新しい機械に具体化されたところの技術進歩は同種の古い設備を完全に償却する以前に陳腐化させてしまう。10年から15年の使用期間をもつ機械設備は大体6年から10年の間に陳腐化してしまうといわれている。このように機械が物理的に消耗する前に経済的に陳腐化する場合、その取得原価の一部しか減価償却引当金として確保されているにすぎない。したがって、その経済的陳腐化の発生時において機械を取り替えることは非常に困難な問題を含んでいる。新機械、新設備の発展は戦後の研究開発の結果、非常に多く発生し、それは同時に既存の生産設備を陳腐化させる割合を増加させてきた。アメリカでは1945年から59年の間に個別企業が試験

9) W. T. Hogan, Depreciation Policies and Resultant Problems p. 33.

10) Machinery and Allied Products Institute, "Underdepreciation From Inflation," Capital Goods Rev. April 1961. p. 4.

研究費として支出した費用は9億9千万ドルから94億ドルに増加した<sup>11)</sup>。1962年までに、この数字は120億ドルに達している。これらの支出は結果として新しい、より改善せられた機械や生産物を生み出した。1962年の調査によれば、マック・グローヒルの調査では、生産者が1965年までにその売上高の14%をまったく変った新製品を売ることによって得られるということを期待している<sup>12)</sup>。この急速な新しい技術的により優れた設備の導入にともなって古い設備は経済的に陳腐化する。インフレの問題は、その考察に当って、大体数量的に把握できるが技術進歩により生ずる問題はその測定が容易ではない。わが国税法の耐用年数は固定資産の物理的寿命を基礎としてそれに経済的陳腐化を加味して決定されているといわれているが、陳腐化の決定というものは大部分恣意的なものである。というのは新設備が旧設備に取り代って発展する以前に、どの程度その機械設備が永続するかを予言することは誰も出来ないから。他方、イノベーションが起れば、それを陳腐化させるのは時間の問題である。技術進歩の時期やその浸透度合や現存設備を陳腐化させることに関しては何ら予測できない。技術進歩が行なわれ普及する場合、古い設備が陳腐化するというのはもはや言うまでもない。しかし、新しい設備に具体化された新しい技術がより一層有効であるとしても、それが古い機械を陳腐化させるであろうか。たとえば、新機械よりも10%だけ不能率な機械があればそれが陳腐化しているといえようか。資産の経済的な耐用年数や陳腐化の決定はたんに技術的な原価計算以上の問題を含んでいるものと考えられる。設備が陳腐化したか否かを決定する客観的基準はないが陳腐化を判断する場合に必要な要素として次のようなことが考えられる<sup>13)</sup>。

- (1) 競争相手である企業が新しい設備を導入したか否かということ
- (2) 開発され改善された設備に乗りかえた場合、企業の収益はどのような

11) National Industrial Conference Board, The Economic Almanac, 1962, p. 93.

12) McGraw-Hill, Dept. of Ecos., 15th Annual McGraw, Hill Survey of Business plans for New plant and Equipment, 1962-65 p. 11.

13) W. T. Hogan, op. cit. p. 36.

## 影響を受けるか

## (3) 現存する資産の物理的耐用年数

これらの要素は特定の例において陳腐化の問題に種々の影響を与える。

このように、近代会計の基本的評価基準である取得原価主義にもとづいて行なわれる減価償却ではインフレによる貨幣価値の低下から再取得のための購買力が維持できないし、また技術革新による陳腐化速度の予測は不正確なために必要とせられる十分な減価償却引当金を与えることが出来ない。

このような第二次大戦後の傾向は一時減価償却を投資刺激等経済政策手段として、広く利用してきたが、漸次その限界以上の効果を期待して別の政策へと移っている。たとえばアメリカにおける1962年の投資税額控除制度がそれである。

## む す び

わが国の自動車業界はこれまで数年間隔でモデル・チェンジを行なって来たが今日貿易や資本の自由化を迎えて、外国車種による市場競争や合弁会社や株式所有による外国資本の攻勢に対抗するため、できるだけ早期に多く償却することにより投下資本の回収を計り、その減価償却による内部資金により、新しいモデル車種生産のための機械設備の購入と拡大を計らんとして有税償却をして来た。しかし、この経営的要請は必ずしも減価償却本来の機能によってだけでは十分ではなかった。すなわち、物価上昇により設備投資額の増大と技術革新による旧機械の陳腐化速度の迅速化はたとえ有税でやるとしても減価償却という本来投下資本の価値回収機能しかもたない手段では十分に償うことが出来ない。これに加えて、商法改正以後は「相当の償却」概念を中心として償却が強制される反面、税法でもそれに呼応して償却不足の延期の規定を廃止するなど一連の減価償却に関する法制上の考え方が厳しくなった。減価償却制度そのものが、今日取得原価主義に立っているかぎり、インフレ傾向にある設備投資資金の調達源泉としては限界があるし、またその設定目的が旧資産に投下した

資本回収ではなく、技術革新により生れた新設備を購入し、市場における競争激化に対するのであれば必ずしも減価償却によることが望ましくない。むしろ税務計算上も有税となり税法上有利な取り扱いが望めないとすれば明らかに設定目的を明示した「開発引当金」等の名称で特定引当金に計上する方が望ましいといえよう。おそらくこのような考え方が肯定されて、日産では昭和39年9月期、トヨタでは昭和40年5月期を最後として有税償却が行なわれなくなったと考えられる。そして、このような経過がわが国産業で最も特色のある自動車業界の超過償却の状況であり、過去に引当てられた有税償却部分はその名残りを貸借対照表上の特定引当金の部と監査報告書の限定意見に止めていると考えられよう。