

制度会計における利子の資産化

——その意義と史的点描——

植野郁太

はしがき

私は昭和12年に（旧制）関西大学予科に入学した。それは大学で50周年記念行事が行われた翌年である。それからちょうど半世紀、商学論集100周年記念特別号に掲載する拙文のテーマを何にするか、種々考えたすえに利子の資産化をとることにした。その第1の理由は、この会計処理が会計学を志した当初に出くわした問題としていつまでも忘れられないことである。またこの問題がわが国ではじめて会計規則にとりあげられたのが明治18年、いまから101年前であり、それほどふい問題がいまだに、おりにふれ会計規定等に顔をだしてくる。このこともこのテーマを選択した理由の一つである。

本稿ではまず利子の資産化の意義を、私がある電鉄会社で知りえた例から具体的に説明する。そのあとこのことに関する法令や準則等の規定を、明治時代のものから順次とりあげ、最後にはアメリカの財務会計基準書第34号も加え、そこに流れる会計思考の変遷を概略みていくことにした。

なおここで用語の用い方について少しことわっておこう。本稿では資金利用の対価をすべて利子と表現する。会計用語としては資金は資産概念であり、その調達源泉を取扱うときには負債と資本、ないし借入資本か他人資本と自己資本というのが通例である。しかしあえてこのような厳格な用語法にとらわれず、調達源泉を含めて考えるときにも借入資金と自己資金の用語を用いた。資金が利用される場合、それが借入資金たると自己資金たるとを問わず、対価は支払うべきものと考えられ

る。そのことから借入資金利子、あるいは自己資金利子の用語がでてくる。借入資金については契約に基づき利子が支払われる。支払利子という。支払利子が損益計算書に費用計上されるとき支払利息という。しかし本稿で問題にするように支払利子が資産化されることもある。したがって支払利子を期間費用としての支払利息と資産化される利子を含む広義の用語として用いることにした。次に自己資金利子は実際には利益配当の形で支払われ、利益のないところに配当はない（建設利息の例外はあるが）。しかしそこでも抽象的に対価としての利子を考えることは可能であり、ときに必要である。会計的利益概念の理論的分析にあたっては経済学の利用することが多い。ここでの利子の用語の用い方もそれに従うものである。

最後になったが、ふるい法令等の検索にはとくに、日本公認会計士協会25年史編集委員会編「会計・監査史料」（日本公認会計士協会 昭和52年刊）を利用した。このことも書き添えておかななくてはならない。

I

昭和18年から19年にかけてまだ大学院の特別研究生であったころ、私は故森川太郎先生（金融論専攻，元関西大学学長，49年2月没）のもとで大阪鉄道株式会社（明治32年5月に河南鉄道株式会社として発足，大正8年現社名に改称，昭和18年に現在の近畿日本鉄道株式会社に吸収合併された）の社史「大鉄全史」（本書は昭和27年によく近鉄から非売品として出版された）の編集を手伝った。

上記の河南鉄道の前身は河陽鉄道株式会社である。同社は明治29年3月に資本金30万円（払込額は不明）で設立され，それからまる2年かけて，免許を得ていた柏原・長野間16.6キロの鉄道の一部，9.8キロを敷設，「岡蒸気」による運輸を開始した。それは31年4月のことであるが，開業早々に収入不足，資金枯渇から破産状態におちいった。同社の免許権と資産のすべてをその負債総額で買収し，業務を継承したのが河南鉄道である。同社は比較的安定した経営を続け，計上利益も次第に増加していったが，35年12月に残部の鉄道6.8キロを建設，運輸を開始したときには，建設途上で建設費に繰入れていた建設資金の支払利子を運転開始後は期間費用として計上しなければならないことから，2年間ほど赤字決算となっていた。

鉄道企業としての基盤もできた河南鉄道は、大正8年3月、社名も大阪鉄道株式会社と改め、小地方鉄道からの脱皮を目指した。そこでまず大阪への進出、蒸気力から電力への転換（電気鉄道事業経営の許可申請）、新路線を含め全線の複線化を計画した。この計画に基づいて道明寺と大阪の天王寺間16.5キロの大阪線の建設が電気関係工事とともに10年7月からはじめられ、12年4月に完成、電車運転を開始した。この建設は大成功であった。大阪市内への乗入れということで12年度の運輸収入は在来線だけであった10年度のその2.8倍にもなった。その後も対前年比で10%程度の増収を毎年継続することができた。大阪線の建設資金は約650万円と推定され、その35%強を払込未済株金の徴収でまかない、それ以上は借入れたとみられる。しかも建設期間中に支払利息はまったく計上されておらず、支払利子の全額を建設費に繰入れたことを示している。建設後の年度には支払利息を計上しているが、その金額は借入金残高と比較して僅少であり、借入れも長期のものより短期のものが多く、適宜に返済と借入れを繰返していたことをうかがわせる。

上記のような大阪線の開通による運輸収入の順調な増加に支えられて、建設工事や兼営事業への投資が活発に行われた。まず大正12年10月には道明寺・長野間の電化、13年6月には道明寺・柏原間の電化を完了して、文字通り電鉄会社に脱皮した。道明寺・古市間の複線化工事も昭和2年12月に終わっている。兼営事業としては、藤井寺球場が総工費約70万円で3年5月に建造されたことをあげておこう。その他にもいろいろのものをあげることができるが、この時期におけるメイン・イベントは何と云っても古市・久米寺（榎原神宮）間21.2キロの大和線の建設である。

大和線の建設は昭和2年6月にはじまり、4年4月に完成した。しかし同線の開通は祝福できるものではなかった。大和線は観光路線としての性格が強く、そのうえ開通時が1929年のニューヨーク市場の株価暴落から世界恐慌に突入した年という最悪の環境であった。同線の開通した4年度の運輸収入はそれでも前年度に比し約40%の増加となり、なんとか前年度と大差ない利益を計上しえた。しかし翌5年度には収入は約10%減少、6年度、7年度も

対前年度比で10%弱の収入減が続き、それに歯止めがかかったのは8年度からである。ところで5年度の運輸収入の減少はそのまま資金繰りの悪化につながり同年後半にはすでに利払いの猶予について取引銀行等と交渉する事態においこまれ、また営業成績悪化のうわさが市場に流布して、額面50円の全額払込済株式の株価が20円前後となっていた。5年下期の決算ではじめて赤字を計上したが、その年にすでに破産状態に転落していたのである。鉄道省出身の著名人を社長に迎え、本格的な債務整理に着手できたのは7年10月からである。配当の復活は15年上期からで、破産状態になってからちょうど10年後のことである。その間、各種の有効な対策、関係者の懸命な努力があったことはいうまでもないが、8年ごろからの景気の回復が大きな力となったことも看過できない。

ところで、上記のような大和線の建設と開通直後の破綻はなぜおこったのであろうか。この点を財務論の観点から少し検討してみよう。いま大阪線の開通（大正12年上期）から大和線の開通（昭和4年上期）までの6年間を、大和線の着工（昭和2年上期）を基準にして2分し、それぞれの期間中における建設等への投資と払込資本金の増加を対比すると第1表のとうりとなる（金額は財務諸表より抽出した。第2表についても同様である）。この表から、大和線着工までの鉄道建設、兼営事業への投資額の合計は約470万円、払込資本金の増加は約450万円であって、投資はほぼ全額、自己資金でまかなわれたとみることができる。ところが大和線着工後には、払込資本金の増加額は約290万円で、兼営事業への投資額約250万円を少し上廻るに過ぎず、大和線の建設はほぼ全額を借入資金でまかなわれたことを示している。この事実は、大正12年から昭和5年までの社債と借入金の推移を示した第2表の2年から4年までの行をみれば明らかである。この表でさらに興味深い点は、大阪線建設等に伴う銀行等からの借入金を2度にわたる社債発行でほとんど一般投資家に肩代りさせ、大和線の建設費を銀行からの借入れでまかなう態勢を整え、そして完成後には再び新規借入金のほぼ半額を社債に乗換えていることである。そこには大和線建設に対する経営者のたいへんな執念と、銀行等との周

第1表 建設等への投資と払込資本金の増加

(単位 円)

	大正12上期	昭和2上期	昭和4上期
建設費	5,528,475	8,945,389	20,406,898
	+3,416,914	+11,461,509	
兼営事業興業費	399,051	1,696,636	4,178,411
	+1,297,585	+2,481,775	
払込資本金	2,240,000	6,766,800	9,635,000
	+4,526,800	+2,868,200	

第2表 社債と借入金の推移

(単位 円)

	社債	借入金	支払利息	利益金
大正12上	0	4,491,911	0	85,556
下	0	3,732,168	110,678	105,356
13上	2,000,000	2,080,000	132,246	139,312
下	2,000,000	2,360,000	130,138	139,469
14上	2,000,000	2,265,053	120,285	176,267
下	2,000,000	1,987,017	86,923	202,124
15上	2,000,000	2,543,565	85,526	246,637
下	2,000,000	2,468,477	63,286	273,904
昭和2上	5,000,000	553,569	44,391	323,856
下	5,000,000	2,883,722	52,772	344,865
3上	5,000,000	9,352,786	120,103	347,805
下	5,000,000	10,683,627	126,715	341,670
4上	9,800,000	7,527,382	351,590	308,841
下	9,800,000	7,200,000	381,873	266,389
5上	9,800,000	7,694,000	409,689	1,810
下	9,800,000	7,942,347	509,683	△ 253,347

到な打合せがうかがえる。

さて、大阪線建設の場合と同じパターンの資金調達法が大和線ではなぜ失敗したのか。その最大の理由は、新線開通による運輸収入の増加見込みが現実とあまりにかけはなれていたことである。見込みちがいはずで建設の途上で予知されていた。昭和3年下期には、不況ですでに在来線の収入は僅かながら減少し、ひいてまた利益も減少した。そこで配当率を上期の8.5%から7%に引下げており、役員賞与も半額としている。しかしこのような慎重な配慮は会計処理についてはなされなかった。建設途上において当該建設にかかわる資金の支払利子を建設費に算入することは、後にもみるごとく、関係法令でも認められていた会計慣行である。会社はそれに従ったまでである。このことは第2表の支払利息欄において4年上期のそれがその前の期の12万円余から35万円になっていることから明らかである。参考までに付加した利益金の欄の金額から、その差額の重要性が推察されよう。支払利子の資産化の処理により、たしかに3年下期までの利益は大和線の建設とはかわりのない経営成積を示している。それに反して、資産化の是認される支払利子をすべて期間費用として処理したならばどうであったろうか。建設の開始された2年上期において前期より借入総額は100万円も増加しているのに支払利息は減少しているというような一見したところ不可解な金額はでてこないであろう。また採算割れになるかもしれない大規模な建設を行いながら、それにはふれず利益の増加が計上されるという不合理(?)も排除されよう。さらに一歩さがって、3年下期に「保守主義の原則」を適用して支払利子の期間費用処理をするだけでも様相は変わっていたと推察される。少なくとも4年上期の480万円の社債発行は困難となっていたであろう。

大和線の建設にとって支払利子の資産化は不可欠であった。それなくしては建設は中断されたかもしれない。しかしその建設は会社に致命的な打撃を与えた。支払利子資産化の処理が会社にとってプラスであったのかマイナスであったのか、善か悪か。その判定はなかなか難かしく、見解の分れるところであろう。しかし一般的にいて、借入資金に大きく依存する大規模な建

設において支払利子を資産化する会計処理を安易に、無条件に認めることはあまりにも危険である。大和線の建設工事はこのことについての貴重な警鐘として記録に値すると思う。

II

明治の文明開化、そのシンボリック的存在として第一にあげられるのが鉄道の発達である。その鉄道建設の会計処理のうちすでに本稿でとりあげている利子の資産化の問題がクローズ・アップされていた。

日本の鉄道はまずイギリスの資金援助により、イギリスの技術と資材によって推進されていた。このことをうけて鉄道会計もイギリスのものを手本としたことは当然であろう。わが国の鉄道会計に関する法令の最初のもは明治18年の鐵道會計條例(23年の官設鐵道會計法の施行とともに廃止)である。ついで33年に私設鐵道株式會社會計準則、43年に輕便鐵道會計準則が公布された。これらの條例や準則の規定内容は、イギリスの The Regulation of Railways Act (1868年) が打出した複会計制度 (the double-account system) の考え方にしたがったものとなっている。

(付 記)

イギリスでは1830年から70年までを鉄道時代という。初めのころは各会社別の特別法により会社の設立を認可する方式がとられたが、規定内容の不統一が問題になった。その不合理性を是正するために多くの法令を統合して、45年に Companies Clauses Consolidation Act が公布された。そこに会計制度改善のための諸規定が盛り込まれていたが、なお多くの欠陥が露呈した。とくに目立ったのが、各種支出の会計処理に一貫性がなく、好況時には利益の過小表示、不況時には利益の過大表示につながるような恣意的操作が横行し、しかもそれが株主へのある水準の配当を正当化するための手段として広く是認されていたことである。しかしかかる乱脈な会計処理は会社の財務的基盤をあやうくする。かかる弊害是正を一つの大きな目的として新たに制定されたのが、上記の1868年法である。それにより会計制度はいっそう改善されたが、もっとも注目されるのが、長期的資金の調達とそれらの設備等

の建設への支出状況を資本勘定に対照表示する方法の採用であり、それが複会計制度の⁽¹⁾眼目である。

さて上記の私設鐵道株式會社會計準則は、会社の勘定を資本勘定、収益勘定、積立金勘定、雑勘定の4種に区別し(同準則3条)、毎事業年度の末日に「各勘定ノ貸借一覽表ヲ調整シテ之ヲ差出スヘシ」と規定している(同準則12条)。ところで、利子の資産化に関連する資本勘定と収益勘定の規定は次のとおりである。

「第四條 資本勘定ハ株金ノ拂込未済高、拂込高、債券發行額及是等ヨリ生スル利息竝他ノ勘定等ヨリ補充スル金額ヲ入トシ建設費、改良費等營業上収益ヲ生スル物件ノ創設改良ニ要スル資金竝建設及營業用貯藏物品ノ購入代金ヲ其ノ出トスルヲ例トス

社債ノ元金等ヲ資本勘定ヨリ支出スルトキハ前項ノ出ニ之ヲ編入ス

第五條 収益勘定ハ會社ガ運輸開始營業上ヨリ生スル諸般ノ收入金ヲ入トシ鐵道ノ維持保存及營業上ニ要スル諸般ノ費用ヲ以テ出トスルヲ例トス

運輸開始前ニ生シタル諸般ノ收入ハ資本勘定ニ編入ス

社債發行ノ益金ハ償還金出途ニ依リ資本勘定若ハ社債償還準備積立金勘定ニ編入ス」

ここでの資本勘定と収益勘定の説明には両勘定の関係がいま一つ明瞭でない。それをさぐる手掛りは明治18年の鐵道會計條例の次の条文である。

「第一條 鐵道基金ハ建築ノ區分及方法ヲ畫シ之ニ要スル所ノ金額ヲ定メ其功程ヲ度リ所用ノ期節ニ臨ミ逐次之ヲ大藏省ヨリ交收スルニ隨ヒ資本勘定ニ編入シ以テ鐵道建設ニ係ハル百般ノ事項ヲ支辨シ而シテ運輸開業ノ上ハ別ニ収益勘定ヲ新設シ營業上收得スル金員ハ悉皆該勘定ニ組入レ以テ營業上諸般ノ費途ヲ支辨シ剩ル金額ヲ以テ益金トス

第二條 資本勘定ニ屬スル金員ト収益勘定ニ屬スル金員トハ其出納計算等判然之ヲ區分シテ調理スヘキモノトス」

この規定において注目されることは、一方に資本勘定に属する収支と収益

(1) T. A. Lee, *Company Financial Reporting*, 2nd ed., 1982, pp. 80~82.

勘定に属する収支との区別を強調しているとはいえ、収益勘定は開業後に新設されるもので、建設中には資本勘定しかないと規定していることである。この考え方は私設鉄道の会計準則の場合も同様なはずである。そこで、建設中において自己資金に対しては法の規定による建設利息を支払う場合以外に利子を計上することはないが、建設に使用されるまで一時的に他に貸付ける等のことで利子の収入が生ずる。また借入資金については支払利子が生ずるが、ここでも一時的貸付等により利子の収入が得られる。これらの利子の収入・支払いは、その発生が建設期間中のものであれば、すべて建設にかかわるものとして資本勘定に計上される。資本勘定に計上される支払いを資本的支出というならば、この場合の利子の支払いは資本的支出である。もしその支払利子が開業後に発生したものであれば収益勘定に計上され、収益的支出である。いかえればそれは支払利息として費用処理される。このような考え方は、会社設立後最初の鉄道が建設される場合だけでなく、運輸開始後さらに新線が建設される場合にも同様に適用されるはずである。当該新線の建設にかかわる資金の収入と支出は資本勘定に計上されるべきである。

複会計制度に基づき資本勘定によって建設資金の調達とそれの建設への支出状況を明示することを最優先的に考えるところでは、支払利子の計上にあたってその発生期間が建設中か開業後かということが決定的要因である。建設中のものであれば資産化され、開業後のものであれば費用処理されるというだけである。ここでも建設中に利子収入がある場合に、それを支払利子と相殺するか併記するかが問題になるが、資本勘定の機能からみれば、併記が妥当であろう。先に引用した私設鉄道の会計準則第5条2項はこのことを示唆している。

以上みてきたように、利子資産化の会計処理は複会計制度に源をはっしている。しかしこの制度をはなれてなお利子の資産化は認められるか、その根拠は何かということになると、問題は複雑となる。

明治43年の輕便鐵道會計準則は、その内容において33年の私設鉄道の会計準則と大差はない。しかし次の大正8年の地方鐵道會計規程は複会計制度を

はなれた規定をしている。この規程のなかの利子の資産化に関係のある条文を次に掲記しよう。

「第三條 鐵道及附屬物件ノ建設及改良ニ要スル費用、貯藏物品ノ購入代金、借入金ノ償還金、借入金ノ運輸開始前ニ屬スル利子等ハ資本金、借入金其ノ他ノ資金ヲ以テ之ヲ支辨スヘシ

第四條 鐵道及附屬物件ノ保存費其ノ他ノ營業費、建設及改良ノ費用ニ充當シタル借入金ノ運輸開始後ニ屬スル利子、株式公賣ニ因リテ生スル差損金等ハ營業收入ヲ以テ之ヲ支辨スヘシ

第六條 運輸開始前ニ於ケル雜收入ハ之ヲ借入金ノ利子支拂ニ充當スヘシ

前項ニ依リ借入金ノ利子支拂ニ充當シタル殘額ハ之ヲ商法第百九十六條ノ規定ニ依ル利益配當ニ充當スヘシ

前二項ノ規定ニ依リ利子支拂又ハ利息配當ニ充當シタル金額ハ之ヲ建設費ニ算入スルコトヲ得ス」

この規程では、それまでの会計準則にあった資本勘定、収益勘定等を設けるとの規定は削除されている。それは複会計制度からの離脱を意味する。⁽²⁾そして第3条は資本的支出、第4条は収益的支出に関する規定であるが、それらがお、資本金や借入金等の資金で支弁する、營業收入で支弁する、というように複会計制度の思考をうかがわせる間接的表現となっていることが多少気にかかる。しかしそれよりも資本的支出と収益的支出の内容を簡潔に表示し、借入資金利子を明記していることをまず評価したい。さらに重視すべきは第6条の規定である。先の準則の第5条2項には運輸開始前に生じた諸般の収入は資本勘定に編入するとしていたが、ここではこれらの雜收入は借入資金の利子、次に建設利息に充当して、その額だけ建設費への繰入れ額を減少させるとしていることである。その意味はどこに求められるのであろうか。少し長くなるが、当時の鉄道会計の權威であった佐藤雄能の説明を次に引用しよう。⁽³⁾

(2) 佐藤雄能著「実用鉄道会計」(改訂増補版) 同文館 昭和3年刊、6頁

(3) 同上書 7頁、14頁

「借入金利子の決算方法は従来屢問題を惹起したるを以て本令は建設費に使用したるものに對し、運輸開始前に屬する期間に限り建設費に決算することを明にせられたり。……………又開業以前に係るものと雖、必しも資本勘定の支辨と爲さざるべからざるものに非ず。財産目録に記載する價額は實費決算額に超ゆることを得ざるに止り、決算額以内に記載するは支障なきものなれば、未開業中の借入金利子も収益勘定にて支辨するを得るは勿論なり。」

「社債又は借入金の使用残額を預金と爲し之に因り生じたる利子は支拂利子と相殺するは當然のことに屬す。何となれば支拂ひたる利子は建設費に決算して財産價額に算入し、收入したる預金利子は雑収入として利益に算入するは不條理の甚きものなるを以てなり。又商法第九十六條に依る建設利息の配當は配當すべき利益なきを豫想したる規定なれば、苟も處分し得る収益あるに於ては先づ之を配當に充つるは當然のことと謂ふべし。運輸開始前の雑収入は預金利子の外、株券書換手数料、土地其の他の物件の貸與料、違約沒收金の類にて、必しも利子又は利息の財源たるべきもののみならずと雖、利子又は利息を建設費に決算するは之を支辨すべき財源なき場合に限るものなれば之を此等の財源に供するは至當と謂はざるを得ず。」

この説明のもとにあるのは、利子の財務費用説である。利子の資産化は、建設中に赤字を計上しないという計算の便宜性に求められ、それ以上に利子の資産化を支持する立場ではない。この見解が現在でも一つの有力な意見であることに変わりはない。

III

昭和5年世界的不況の真ただなかで商工省臨時産業合理局内に設置された財務管理委員会は、「關係官署、民間經濟諸團體、主要銀行會社、學者其他關係諸方面」の協力を得て、一般事業の会計諸基準の審議にはいった。その成果として9年9月に財務諸表準則、11年2月に財産評價準則、12年11月に製造原價計算準則を公表した。それらは何ら拘束力をもたないが、「苟も公正に事業を經營し、其の堅實なる發展を計らんとする者は、自ら進んで之に準據することに何等遲疑すべき理由を發見せざる」指針であった。「銀行、

保険、電気、鐵道等の諸事業に付ては、各特別法規中に其の準則及雛形」をすでに定めていたが、一般事業について体系的かつ包括的な準則等を示したのはこのときがはじめてで、わが国の会計制度の発展において画期的成果であったことはいうまでもない。

ところで、上記の財務諸表準則は固定資産を土地、建物、機械、設備、什器、工具、船舶、軌道及車輛、特許権、商標権、地上権、営業権に区分し、固定資産建設のために支払った仮払金や前渡金等を建設仮勘定で示すとした後に、事業の性質により固定資産を物件別に計上しがたいときにはこれを一括して建設費または興業費の科目で表示できると規定していた（同準則15, 16, 19）。そして財産評価準則はこの建設費または興業費の評価の説明個所で、利子の資産化について次のように規定している。

「二九 建設に關する諸費用に充當せる資金の利息は、建設期間中に係るものと雖も、之を其の原價に算入せざるものとす。但し借入資金に對する支拂利息は、商法第百九十六條の規定に依り株主に配當せる建設利息と同様に之を處理することを得」（第2項以下省略）

ここでは利子の原價性を否定し、資産計上すべきでないとの原則を明示したうえで、但し書により支払利子の資産計上を認めるとしている。それは、鐵道等の特定事業の会計準則にも影響され、広く行われている会計慣習との妥協を示すものであろう。なお支払利子を建設利息と同様に処理するとの規定の仕方は今日からみれば少し奇異に感じられる。それは、法の規定に基づき建設利息が支払われたとき、その金額は資産計上され、建設費に繰入れられる、建設中に建設にあてられている自己資金に対する対価の支払いの資産計上を認めるならば、借入資金に対する対価である支払利子も同様に処理してよいはずであるとの考え方を示したものと解釈される。その当時はまだ資産計上された建設利息の会計処理に関する規定はなく、それが「広義の創業費」の性格をもち、特有の方法で償却すべきことを定めた規定を加えたのは昭和12年の商法改正からである。（この改正で従来の第196条は第291条に移され、同条3項に上記の規定が追加された。）

商工省の準則の後ののはじめての法令として昭和15年5月に出された陸軍軍需品工場事業場財務表準則は、利子の資産化について明解に規定している(同準則25)、同文の規定が同年11月に出された海軍軍需品工場事業場財務諸表作成要領にもある(同作成要領25)。そこではまず、先の商工省準則が建設費または興業費を建設仮勘定とは別個のものと規定していたのに対して、建設中の設備にして事業の性質により種類別に計上しがたいときに建設費または興業費の科目で示し、この科目は建設工事完了とともに土地、建物、機械等の物件別に割当て、表示すると規定しており、それらを建設仮勘定の意味に用いている。このように利子の資産化が問題とされる範囲を明確にしたうえで、それを次のように規定している。

「建設中ニ係ル資産及建設ニ關スル諸費用ニ充當セル資本ノ利息ハ其ノ資本ガ借入資本ナルコト明カナル場合ニ限り之ニ對スル支拂利息ヲ資産ノ原價ニ算入スルコトヲ得。但シ建設ガ自己資本ニ依ル場合ニハ之ニ對スル利息ヲ資産ノ原價ニ算入スルコトヲ得ズ」

ここでは借入資金に対する支払利子の原価性、すなわち資産計上を認めたいうえで、その適用を当事者の判断にゆだねているのであって、先の財産評価準則の規定と大きく相違している。なおこの規定は、当該借入資金の一時的貸付け等による収入があったときの処理が明示されておれば申し分ないのだが、そこまではいっていない。

ここであとに戻るが、先の商工省の諸準則のうちでもう一つ注目すべきものがある。それは製造原価計算準則に示されている利子の処理に関する次の規定である(同準則24)。

「(ホ) 資本金子

運轉資本ニ對スル利子ハ次ニ列擧スル如キ特殊ノ場合ヲ除キテハ之ヲ原價ニ加ヘザルモノトス

(一) 原料又ハ製品ガ長期間ノ貯藏ヲ必要トスル場合

(二) 設備又ハ方法ヲ異ニスル同種作業間ノ原價ヲ比較スル場合

(三) 原料、部分品、動力等ヲ外部ヨリ買入ルルト、自己生産ヲ行フト何レガ有

利ナルカラ比較判定スル場合

(四) 製品ノ賣價ヲ決定スル場合

(五) 製造ニ長期間ヲ要スル事業ニ於テ、之ニ要スル投資金額ト、前受金トノ各利子ヲ比較シテ見積價格ヲ決定セントスル場合

(六) 價格協定、統一原價計算制度設定等客觀原價ヲ計算スル場合」

わが国の原価計算に関する諸規定でこれほど利子について包括的にかつ、簡潔に規定した例はない。管理会計的観点からの説明は実に明解である。しかし(一)の長期間の貯蔵を必要とする原料または製品にかかわる利子には原価性を認めるといふのはどうか。先に引用した財産評価準則の規定と矛盾しないか。15年1月に出された海軍軍需品工場事業場原價計算準則でも(同準則42)、17年1月の製造工業原價計算要綱でも(同規則21)、利子は原価に算入することのできない項目の一つとしてあげられている。もっともこの商工省の準則24(ホ)―(一)の規定が考慮に値することは、すぐあとに引用する連続意見書第四において指摘されている。

戦後わが国の会計制度はアメリカを範として飛躍的に発展し、企業会計原則をはじめとして会計諸則も整備された。しかしその間、一般事業における利子の資産化について規定することはほとんどなかった。ただ昭和35年6月発表の連続意見書第三「有形固定資産の減価償却について」、さらに37年8月発表の連続意見書第四「棚卸資産の評価について」にそれぞれ次の文章があるに過ぎない。

「自家建設……………建設に要する借入資本の利子で稼働前の期間に属するものは、これを取得原価に算入することができる。」(第三の第一―四―2)

「購入に要した負債利子あるいは棚卸資産を取得してから処分するまでの間に生ずる資金利子を取得原価に含めるかどうかは問題であるが、利子は期間費用とすることが一般の慣行であるから、これを含まないことを建前とすべきである。」(第四の第一―五―1)

次に原価計算関係でもそれまでと実質的に変りはない。昭和23年3月の原価計算規則は支払利子を一般管理及び販売原価要素の一つとしており(同規

則21)、また37年11月の原価計算基準は非原価項目を構成する「経営目的に
関連しない価値の減少」の一例として支払利子をあげている(同基準五)。

(付 記)

本稿のⅠで採上げた大正8年の地方鐵道會計規程は、その後昭和26年、35年の
改正により現行の地方鐵道業會計規則となった。その第10条に次の規定がある。

「運輸開始前、地方鐵道業の用に供するために建設工事により取得した固定資産
については、当該資産の建設に充当した借入資金の利息で当該資産の使用開始前
に属するものは、当該資産の建設価額に算入することができる。」(第2項省略)

「3 前二項の規定により借入資金の利息を当該資産の建設価額に算入する場合
において、当該資金に係る受取利息があるときは、当該資産の使用開始前に属
する受取利息に相当する金額を当該資産の建設価額から控除しなければならない。
」

また電氣事業會計規程がはじめて公布されたのは昭和7年11月であるが、その
後18年、26年、40年の改正により現行の電氣事業會計規則となった。その第8条
に上記の地方鐵道業會計規則の第10条と同趣旨の規定がある。念のためその第1
項のみ引用しておこう。

「電氣事業固定資産の建設のために充当した資金または使途を特定して借り入れ
た資金の利子で当該資産の使用開始前に属するものは、その金額を当該資産の建
設価額に算入しなければならない。ただし、建設費が少額である場合または工事
期間が短い場合は、この限りでない。」

これまでにみてきたところから明らかなように、特定事業において法令に
基づく場合は当然として、一般事業においては戦時中の陸軍の準則、あるいは
戦後の連続意見書の説明のとうり固定資産の建設に充当された借入資金の
利子で建設期間中に属する金額は取得原価に算入できるというのが定説にな
っている。しかし現実にどこまで支払利子の資産計上が行われているか、それ
は不明である。

ところが日本公認会計士協会の業種別監査研究部会が昭和49年8月に発表
した「不動産開発事業を行う場合の支払利子の監査上の取扱いについて」は
この問題に重要な一石を投ずる結果となった。それは、「宅地の造成分譲・

集団住宅の分譲・直接又は間接に市街地並びに地域の再開発に関連する事業・その他これらに類似する事業等」のいわゆる不動産開発事業において、その支出金は、会計上の棚卸資産の範疇に属するが、一定の条件を備えるときにはその支払利子の原価算入を容認できるというのである。そこでの一定条件とは次の七つの条件をすべて備えているものと指示されている。

- (1) 所要資金が特別の借入金によって調達されていること
- (2) 適用される利率は一般的に妥当なものであること
- (3) 原価算入の終期は開発の完了までとすること
- (4) 正常な開発期間の支払利子であること
- (5) 開発の着手から完了までに相当の長期間を要するもので、かつ、その金額の重要なものであること
- (6) 財務諸表に原価算入の処理について具体的に注記すること
- (7) 継続性を条件としてみだりに処理方法を変更しないこと

不動産業者が現実はこの「申合せ」に基づく会計処理をした例は多いようである。この考え方を援用すれば、大規模な製品開発のプロジェクトを進めるにあたってその支出金を商法の規定する試験研究費として繰延すると仮定して、繰延額に当該プロジェクトに充当した借入資金の支払利子を含めることも許されるのか。とにかく高度に発展した経済社会において高度な科学技術を背景として各種の大規模な開発プロジェクトが実施されるとき、必要な巨額資金の借入枠の維持・拡大に有利であるという財務的配慮から、支払利子の資産化の志向が強くなるであろう。そこに経営的破綻の危険はないのか。公的機関による会計基準の設定が望まれるところである。

IV

ここで眼をアメリカの場合に転じよう。わが国で不動産開発における利子の資産化についての文書が出されるより1年前の1973年に、アメリカ公認会計士協会(AICPA)もこの問題に関する指針として“Accounting for Retail Land Sales”——An AICPA Industry Accounting Guide——を

出している。さらに利子の資産化に関する一般的な基準書として1979年10月に、財務会計基準審議会(FASB)は財務会計基準書 (Statement of Financial Accounting Standards, SFAS と略称する) 第34号を公表した。

(付 記)

SFAS 第34号の邦訳は JICPA ニュース昭和55年7月号に掲載されている。この基準書はその後、80年11月の同第42号、82年4月の同第58号、同年8月の同第62号、83年12月の同第71号により一部改訂されている。本稿ではこれらの改訂にはほとんどふれていないが、日本公認会計士協会東京会編「英文財務諸表ハンドブック」(東洋経済新報社 昭和59年刊)の第9章には第62号までのところで、その内容が要領よく紹介されている。本稿でも上記の邦訳とともに参考にした。

さて、SFAS 第34号の背景説明によると、「ある企業は現在すべての利子費用 (interest cost) を発生時に費用化している。ある企業はある状況のもとで利子費用を資産化しており、またある企業、主として公益事業は、ある状況のもとで自己資金 (equity funds) のコストも資産化している。このような実務の多様性と、ますます多くの非公益の登録企業が利子を資産化する方針を採用しつつある状況にかんがみ、1974年11月に証券取引委員会 (SEC) は、会計連続通牒 (ASR) 第163号 “Capitalization of Interest by Companies Other Than Public Utilities” により、FASB がこの分野における基準を確立するまで、ほとんどの非公益の登録企業にこのような方針を採用または拡張することを停止するように命じた」(para. 3)。それに応じて FASB は早速にこの問題の検討にはいった。そのプロジェクトは初めは「負債利子 (interest on debt) の会計処理だけを取扱うのではなく、自己資金について考えられる利子費用 (imputed interest cost for equity capital) を会計上包括的に認識することの提案も研究する」としていたが、それは利益の測定及び資産評価の根本的な変更にもふれて、FASB が他にもっている概念の枠組に関するプロジェクト (conceptual framework project) の主題を侵すおそれがあるというのでとりやめ、「現在の会計モデルのもとで実行されている会計上の代替的諸法に焦点を絞ることにした。」と

説明されている (para. 28)。そしてこの SFAS 第34号が公表された直後に、SECはASR第272号“Rescission of Moratorium on Capitalization of Interest Cost”によりASR第163号を廃棄した。

SFAS 第34号の基本的立場は、利子は原価要素であるということである。このことを取得原価に関連させて次のように説明している (para. 6)。

「資産取得の歴史的原価には、当該資産を予定した用途のために必要な状態及び配置にするために必然的に発生するコストを含む。もしある資産が、上記の状態及び配置にするために必要な作業を実行するのにある期間を必要とするならば、当該資産に対する支出の結果として当該期間中に発生する利子費用は、その資産取得の歴史的原価の一部である。」

この説明に続けて利子を資産化する目的は、(a)その資産に対する企業の総投資額をより精密に反映する取得原価数値を得ること、(b)将来の期間に便益を与えるであろう資源の獲得にかかわるコストを、その便益を受ける期間の収益に負担させることである。」と規定している (para. 7)。それからさらに利子の資産化の会計処理を実施するにあたっての重要性の判断・計算の経済性について述べていた (para. 8) が、この項の文章の一部は、翌年 (1980年) 10月の SFAS 第42号により削除された。そのことにより前後のつながりが少し悪くなったが、SFAS 第34号は、利子の資産化に適格な資産 (assets qualifying for interest capitalization) として、次の二つをあげている (para. 9)。

(a) 企業自身の使用のために建設または製作される資産

(b) 販売またはリース目的のために、別個のプロジェクとして建設または製作される資産

次に資産化の期間について、それは、(a)資産に対する支出が行われていること、(b)資産を予定した用途にあてうるようにするために必要な作業が進行中であること、(c)利子費用が発生していること、の三条件を満たすときに始まり (para. 17)、資産が実質的に完成して予定した用途にあてうるようになったときに終了する、と説明している (para. 18)。

最後に資産化されるべき利子費用の金額 (amount of interest cost to be capitalized) である。内容的に少し複雑であるので、まずそれに関する規定の要点を次に掲げておこう。

「 適格な資産について資産化されるべき利子費用の金額は、当該資産の取得期間中に発生する利子費用のうち、理論的にもし当該資産への支出がなされなかったならば、(たとえば、追加的な借入をしなくてもすむこと、あるいは当該資産に使うはずの資金を既存の借入金の返済にあてることにより) 回避できたであろう部分であるとする。」 (para. 12)

「 一会計期間において資産化される金額は、当該資産に対する支出累計額のその期間の平均額に利子率(それを資産化率—capitalization rate—という)を乗ずることにより決定される。一会計期間に用いられる資産化率はその期間中に存在する借入金に適用される利子率を基準とする。……」 (para. 13)

「……資産化率決定のための判断行使には、一会計期間内に発生している利子費用の範囲内で、一つの資産化利率を適格な資産に対するすべての資産計上支出額に適用しようという要求を無視してはならない。」 (para. 14)

「 一会計期間に資産化される利子費用の合計額は、その期間中に企業で発生した利子費用の合計額を超えてはならない。……」 (para. 15)

上記の規定に示されている支払利子の内容は、同じく資産化される支払利子といっても、従来の考え方と相当に異なっている。いままでは適格な資産の建設に充当された借入資金に対して実際に支払われた利子の資産化を考えていた。それに対してSFAS第34号の現定は、その資金が自己資金か借入資金かにかかわりなく、適格な資産の建設のために支出されて資産化された金額いかにえれば資本的支出額に、所定の方法により決められた平均的利子率を乗じてえた金額を資産化すべき金額としている。そしてこのようにして計算される利子費用の特徴を示すために、当該建設等に支出されなかったならば回避されたであろう利子費用という表現を用いている。この回避可能な利子 (avoidable interest) の概念のもとでは、建設に充当する目的で借入れた資金の一時的な他目的への利用により収入を得ても、それは資産化される利子費用とかかわりなきものとされる。この点の誤解をなくすために、

FASB は81年2月に“Offsetting Interest Cost to be Capitalized with Interest Income” — FASB Technical Bulletin (FTB) No. 81—5—⁽⁴⁾を出し、簡単な例示で説明していた。念のために次に引用しておこう。

(例 示)

- (1) 建設開始に先立って1,000万ドルの借入れをし、それを所定の工場建設に使うまで一時的に投資することにした。この借入金の利率は8%であり、年間80万ドルの利子を支払った。企業には他に借入れはなく、したがって当年度中に資産化しうる支払利子の限度額は80万ドルである。
- (2) 当年度の適格な資産への支出累計の平均額は550万ドルであり、1,000万ドルの建設プロジェクトは当年度末に完成した。なお当年度中に他に適格な資産への支出はなかった。
- (3) 当年度中の一時的投資の平均額は450万ドル(=1,000万ドル-550万ドル)であり、年利14%の果実をもたらした。すなわち当年度中に稼得した利子収入は63万ドル(=450万ドル×0.14)である。

この例題において、回避可能利子の概念に基づき資産化されるべき利子費用は44万ドル(=550万ドル×0.08)である。63万ドルの利子収入は回避可能利子費用の計算には影響しない。

次になお検討すべきは、資産化すべき利子費用額についてなぜ年間の実際支払利子額までという上限を設けているのか、その意味である。アメリカでは利子の資産化を問題とすると、建設に充当する資金が借入資金か自己資金かは二の次で、借入資金にかかわる支払利子を取得原価に算入するならば、自己資金の利子も当然算入すべきであるとの意見も有力である。それでもなお実務では支払利子の算入しか認められない。その根拠は、自己資金利子の算入は未実現利益の計上であり、それだけ資産の過大計上をまねく、したがってそれは比較目的・統計目的では認められても、財務諸表ないし財務会計では認められないということである。この説明は、私が大学院時代に精読したコーチマンの文献(C. B. Couchman, The Balance-Sheet—Its Prepa-

(4) FTB 81-5 は後日、SFAS 第62号により改廃された。

ration, Content and Interpretation一, 1924) にもすでにでてくる(同書78頁, 79頁)。またすぐ後に引用するヘンドリクセンの文献にも同様の説明がある⁽⁵⁾。SFAS 第34号が上限を設定したのは、未実現利益の計上、資産の過大評価という現行の会計モデルでは是認されない致命的な欠陥を、個々の適格な資産についてはともかく、事業年度ごとの計算という次元で回避するためと考えられる。ツェフとケラーはその編著書のなかで少し別の見地からこの問題にふれ、「FASB は企業の存続期間全体についてみれば、収益から控除されるであろう利子の総額を何ら変更していない。なんとすれば資産化しうる金額を実際に支払った利子に限定しているから。しかし会社の損益計算書における年々の利子費用認識のタイミングには影響するであろう。」と説明している。ここでは原価主義の枠組のなかにあるとはいえ、この方法のもとで計上される毎期の利益数値は現行のものと相違するという指摘に注意すべきである。

以上要するに、SFAS 第34号は現在の会計モデルのもとで考える最大限の利子費用の資産化を指示したと結論できる。しかもそれはこの問題の再検討、より端的にいえば自己資金利子の資産化へのみちをさぐる重要な契機ともなっている。たとえばヘンドリクセンはその主著“Accounting Theory”において、この基準書がでるまでの版では利子の資産化に関する見解を、(1)利子を財務費用とみてその資産化を全面的に否定するもの、(2)実際の支払利子の資産化を認めるもの、(3)利子を経済的原価(economic cost)とみて自己資金の利子まで資産化を認めるもの、の三つにわけていたが、基準書がでた後の82年の第4版では、基準書の見解を機会原価説(opportunity cost approach)として上記の(2)と(3)の間に追加している⁽⁶⁾。また先に引用したツェフ・ケラーの説明文も実は両教授の著名な編著書(S. A. Zeff & T. F. Keller (eds), Financial Accounting Theory—Issues and Contro-

(5) E. S. Hendriksen, Accounting Theory, 4th ed., 1982, p. 530, 水田金一 監訳「ヘンドリクセン会計学」(下巻)420頁。なお訳本は初版本による。

(6) *ibid.*, p. 351.

versies—)の第3版(1985年)で新たに加えられたアンソニーの論文(R. N. Anthony, “Equity Interest—Its Time Has Come—”の解説文の一節である(同書351頁)。アンソニーは自己資金利子計上論者として著名であるが、その新刊書“Future Directions For Financial Accounting”(1984年)には、この目的のために貸借対照表の資本の部を株主持分(stockholder equity)と実体持分(entity equity)にわけることその他の構想を展開している。利子の資産化をめぐるこれらの新動向については別の機会にゆずり、本稿は制度上の「利子の資産化」の紹介で終わることにする。

それにしても、われわれは利子の資産化についてとかく消極的になりがちであるのに対して、アメリカではなぜそれを積極的に支持する方向を打出したのであろうか。理論的にはともかく、実務上それで弊害はないであろうか。この疑問を提示して、結論にかえることにしよう。

(追記) 監査法人中央会計事務所大阪事務所及び等松・青木監査法人大阪事務所からは貴重な資料の提供を得、また関西大学商学部非常勤講師笹倉淳史君には資料蒐集を手伝ってもらった。ここに記して謝意を表したい。