



## 理想

### インフレと減価償却

本年4月25日我国の国会を通過した資産再評価法は、適正な減価償却を可能にして企業経理の合理化を図ることをその目的の一つにしている。この法律によれば、再評価の最高限度は資産の経過年数に応ずる減価償却額を控除したものに物価騰貴率を乗じたものとしている。この限度以内ならば幾らに評価することも自由である。この方法によれば、その最高限度が時価を下廻る場合には問題があるわけで、減価償却が資産の耐用年数が経過した時に再取得するための準備行為であるならば、本法はこの途を塞ぐものである。物価騰貴率を乗ずるといふ機械的操作は、必ずしも時価を表現するものでなく、むしろそうでない場合が多いからである。この場合に、その最高限度で評価すれば不当な低価格で評価することになり、この様なやり方は結局資本の喰いつぶしであり、その資産の回復は不可能になる。特に戦前に比して著しい時価の変動があつたのであるからこのやり方は危険をもたらすものであろう。尚又最高限度が時価を越える場合には評価額には撰択の自由が残されるが、これとても相当の再評価説が伴うから単純に時価で評価することもむづかしい場合がある。

従つて再評価の基準は企業の収益力により決定されると言えるであろう。その場合収益力から再評価が逆算されることになる。即ち減価償却費として計上し得る利潤が幾らあるかということから決定される。

結局本法によれば収益力に応ずる減価償却をすることになるであろう。

アメリカに於いては戦前に比し1.5倍乃至2倍の物価指数の上昇があつただけであるが、やはり減価償却の問題は相当深刻なものである。

物価の騰貴により従来の減価償却法では辻褃が合わなくなつた結果、原価主義から再取得価値主義に進まねばならぬことが一部で強調されたが、結局減価償却は評価の過程を記すものではなくて、取得時に記録された原価に基いて資産の起源とその処分損末を記すも

のであるとして否定された。

A社では再取得に備えて設備費消のみを時価で評価する方法をとつた。B社では高物価のために早期に陳腐化するものとして、初年度の償却を加速して短期間にすませる方法をとつた。前者は一步を再取得価値主義にふみ入れたものであり、後者は原価主義の偽装に過ぎない。併しA社の方法は一般に承認されず、B社の如き加速償却に転じたのである。

現在のところ意見も区々であり、何れの方法をとるべきかについては活潑な議論があるが、とにかくこれらの議論が統一されて新しい方法が承認されるまでは、今迄の原価主義でゆくことになつてゐる。併し経済界の変動はこの様な糊塗策をやがて無効にするであろうし、近い将来には時価による方法が承認されるであろう。

我国に於いても事情は似ていると思われる。

(早川 精)

### 舗道の補修について

我が国道路の現況は等と事新しく言う迄もない。交通の大動脈である国道ですら舗装の延長が僅か19%しかない。然もこの19%が荒れ果て、尚且つ加速度的な破壊を続けているのである。私の現在関係して居る東京都内の国道は戦災を受けた故もあつて特別ひどいのかもわからないが、自動車の走行に支障のない区間は非常に少く、自動車交通の要求する安全第一、快適、速度、経済等は到底望むべくもない。キティ台風の直後道路の中央に大穴があき、或は木塊が浮いて流れ出す等まさに笑えぬ喜劇である。

かく迄ひどく破損した直接原因は、予算の僅少なる為補修が行き届かず傍観する他なかつたこと、或は仮に補修はしても材料の規格、品質の低下の為手をつけて却つて前より破損が拡大した事、等々あるに違いない。そして之等の原因が数多くあろうともその元を辿れば必ず「戦禍」に行きつくであろう。然し乍らその反面に一般国民は勿論道路技術者の道路に対する認識不足も与つて力あつた事を忘れてはならない。即ち、舗装を行つたから舗装道路になつたのではなく、補修を始めて始めて舗装道路として認められるべきなのである。「舗装道路は舗装を行つて之を作り、舗修によつて之を成す」のである。

幸にマ司令部より道路補修に関する覚書が発せられ国によつて工事が始められたのであるが、かく迄破れた以上道路経済学から言えば当然全面的に掘り起して改装さるべきものであるに拘らず諸般の状況が之を許さない。予算の限度からすると全面的に改装を施せば

一区間しか行えぬことになり大部分が現在の状態を続けることになる。両足の動かぬ人間の片足だけを完全に癒したからとて矢張り動けないが、たとえ充分ではなくとも両足を同時に癒せば不自由乍らも動く事が出来それによつて体の組織も活動が活潑となり増々恢復を早めることになるのと同じである。前者の静と後者の動とは100%の差異があるのである。又工事材料にしても最近社会状況が戦後の荒廃から次第に落ち付くにつれて品質が向上したとは言え、従来の仕様書によつて購入せんとすれば殆ど不合格か、さもなれば価格が非常に高い状態である。何れにしても補修は全体のレベルが或る線に達する迄は不経済ではあろうともポットホールを続けねばならない。CTSより切り取りは6ft×6ftより大きくてはならないと屢々の注意の存する所以である。それにしても米国に於ける規準

破損箇処 30% 以上は全面的改装

〃〃 10% 以上は表面処理

〃〃 10% 以下はポットホール。

に比して全くさびしい次第である。

(関東地建東京国道工事々務所 菊池三男)

## 談話室

### 会員名簿に寄せて

昭和24年度の会員名簿を受取つた。先年度のに較べると内容も精確さも格段の進歩を見せ、わたし達のよき伴侶たる資格の充分に備わることがわかつた。ことに、新しい企画により添加された各種の機関名簿も大いに歓迎するところである。この困難な名簿作製の作業を営々として続行してこられた学会当事者諸氏には敬服おくあたわざるものがあるが、パラパラめくる間に気の付いた2, 3の点に触れてみて読者の批判を乞いたいと思う。

**会員の学位称号** 各会員の氏名の次に学位称号欄が記載されている。学士かどうかと云うようなことを果して学会の名簿が取上げるべきだろうか。正、准員の区別のなかに学歴は或る程度考慮されているのだから今更こゝで特筆する必要はない筈である。もし、少しでも経歴に触れたいならば、むしろ会員歴を記載して欲しい。各会員は入会後何年を経過したかを明示するのである。学会の一員としては、むしろその方が意味

がありそうだし現に外国の或る学会ではこれを既に実行しているのである。

**官庁、研究機関などの名簿** 新たに企画されたこれらの名簿では、同列の部、課であつても、土木出身技術者に関係がないと機関名が省略されている場合がある。主任に土木出身技術者がいなかつたばかりに、土木の分野を担当する研究室の存在までもが無視されている例があつた。更に便利にする為に改良の余地がありそうだ。

**会員種別** 正員と准員の区別は定款にうたつてあるようにまがりなりにもはつきりしているから名簿上で別扱いにすることはおかしくない。しかし会員各個について両者の区分を名簿上にあたつてみると必ずしも分明でない。職歴や会員歴が略々等しいのに片方は正員で片方が准員であるような例が可成り見受けられる。もともと正員への転格は会員の申告により成立の契機が与えられる規則であるとは云いながら、会誌上の若干の案内だけで手をこまねく現在の事務処理方式はどんなものだろうか。

以上のごとく名簿それ自体からいさゝか逸脱の気味があるが気が付くまゝに述べてみた。ともあれ、名簿編集という地味ではあるが大切な仕事は編集当事者のみの奮斗だけで完璧が期せられるものではない。最大の要素たる資料の精確さは、時々刻々にうつりかわる会員各位の動静が滞りなく学会に通報されることにかゝっている。即ち全会員と、学会当事者との間断なき協力、努力により、はじめて立派な会員名簿が完成するのであると思う。(八十島生)

## 質疑応答

**問** 構造物のコンクリートの強度試験に於ける釘を埋め込む方法に於て、釘を引抜く力の測定器を現在販売しておるか又はどのメーカーで出しておるか御返事下さい。(神奈川県中野土木出張所 長田裕)

**答** 現在販売しております。メーカーは下記の2つです。

高砂森試験機製作所 東京都品川区東大崎1の508

(油圧式) 本社 秋田県

円井製作所 東京都港区芝公園14号地9

(槓杆式) 本社 大阪市

(編集部)

## 故 名誉会員 工学博士 牧 彦 七 君



### 略 歴

牧彦七博士は明治6年大分県大分市に生れ、明治28年第五高等学校を卒業後東京帝国大学工科大学土木工学科に進まれた。明治31年7月同校卒業後は台北県技師に任ぜられ、以後明治34年11月に至る3年間台湾にあつて活躍、廃県とともに退官し、同35年4月埼玉県技師に任ぜられた。後、39年8月秋田県へ転じ、第一部土木課長、船川築港事務所長を歴任後、大正3年7月内務技師に任ぜられ、内務省土木局勤務となつた。この間、大正2年4月より同4年3月迄、東京外国語学校に於いて仏語を専修され、大正6年工学博士の学位を授与せられた。

大正7年8月鉄道技師を兼任、同10年12月には道路会議臨時議員に推され欧米各国に出張を命ぜられた。帰朝後11年9月には創設当時の土木試験所長に任ぜられ、翌12年3月東京帝国大学工学部講師を嘱託され、『道路及街路』『都市計画』の二講義を担任、昭和4年に至る7年間鋭意後進の育成に当られた。大正13年東京市道路局長を拜命、土木局長を歴任後桂冠。

博士は、技術生活に入られて実に50有余年、その間当初の20年間は専ら河川関係の事に当り幾多の技術的業績を残し、後年道路に転ぜられてからは、道路法の制定、並びに道路構造令、街路構造令の制定に専心せられ、我国道路技術の黎明期にあつて、その近代的発展の基礎を築かれた。桂冠後も高齢なほ学研の意焉み難く、道路技術発達のため幾多の研究を残し、後進の指導に当る等、その我国土木技術界に尽した頭功に対し、昭和21年土木学会名誉会員に推挙せられた。翌22年には道路改良令以来30年間の功偉大なるにより日本道路協会名誉会員に推され、最近では道路審議会の委員として活躍されてゐた。

今夏病を得て遂に起たず、昭和25年8月28日自宅にて遽逝さる。洵に哀惜の情に堪えない。行年、70有7。

## 1. 会費払込のお願い

本年度後期分会費の払込期となりました。本号(35巻9号)に振替用紙を挿入しておきますからこれにより早目に御払込下さい。尙前期分の会費を未納の方は至急御納入願います。

## 2. 土木工学論文抄録第3集

前号に急告致しました通りお待兼ねの土木工学論文抄録第3集が愈々出来上りました。予約者以外の方で御希望の方がありましたら、残部がありますから何卒奮つて御申込下さい。

1. 内 容: 昭和13年7月~16年12月迄の論文の抄録
2. 体 裁: A・4判(水理公式集の2倍の大キサ)224頁 上質紙使用, 8ポ2段組
3. 頒布実費: 500円(送料40円)会員に限り 450円(送料40円)

注意: 8月24~26日の3日間東大で行われた土質工学講習会場に於て、本書を購入された会員の方は頒価を450円に致しますから御申出下さい。

## 3. 最新土質工学

1. 体裁: B5判 118頁(日本工業規格土質試験方法[案]附録付)
2. 頒価: 150円(送料 15円)

注意: 正誤書が出来てをりますから御受取にならない方は学会迄御申出下さい。

## 4. 会 員 名 簿

1. 体裁: A5判 357頁 上製美本
2. 頒価: 会員 100円(〒25円) 会員外 200円(〒25円)

残部僅少につき早速御申込み下さい。

## 5. 年次講演概要集

1. 体裁: B5判 100頁
2. 頒価: 150円(会員に限り 100円)外に送料 15円

## 6. 鉄 道 線 路

1. 体裁: B5判 168頁 上製
2. 定価: 350円(但し会員に限り300円)外に送料 40円

## 7. 鋼 橋

1. 体裁: B5判 530頁 特製美本
2. 定価: 850円(但し会員に限り 807円)外に送料 40円

注意: 本の送料が安くなりました。特に御申出でのなり限り書留でなく普通で送ります。