



Title	H.ポリンズ「一八六八年以前のイギリスの鉄道会計」
Author(s)	菅原, 秀人
Citation	北海道大學 經濟學研究, 17, 71-88
Issue Date	1960
Doc URL	http://hdl.handle.net/2115/31066
Type	bulletin (article)
File Information	17_P71-88.pdf



[Instructions for use](#)

H・ポリンズ「一八六八年以前の イギリスの鉄道会計」

菅 原 秀 人

一 はしがき

小稿はイギリスにおける一八三〇年から一八七〇年にいたるいわゆる「鉄道時代」(The Railway Age)の鉄道会社の会計実践についてのべているハロルド・ポリンズの「一八六八年以前の鉄道会計の諸様相」^(註)なる論文の内容を紹介しようとするものである。

一八六八年といえは鉄道事業規制法(The Regulations of Railway Act)が制定されて、鉄道会社にたいする会計の形式と内容にかんする指導がはじめて行われるようになり、またとくに複会計制の採用が要求された年である。この年をポリンズは鉄道会計史上の転換期であるとして、この転換期にいたるまでのおよそ四〇年間(鉄道時代)の鉄道会社における会計の実態を詳細に論じている。

ポリンズは右の時期におけるイギリス鉄道会計の興味ある諸問題のうち、右の論文では叙述の焦点を資本的支出と収益的支出の区別や、固定資産の減価償却、改良など、損益計算上の重要項目の会計実務にしばつてゐる。

そこにおいて彼はこの時期の会計実務がきわめてバラエティに富むものであつたことを強調し、それが主として何

H・ポリンス「一八六八年以前のイギリスの鉄道会計」菅原

に起因するものであつたかを明らかにしようとする努力がある。

減価償却、改良など鉄道会計における重要な問題は資本主義の発展とともに、鉄道以外の諸産業においてもまたその重要性をまし、とくに独占資本主義の段階においてその重要性は決定的なものとなつたといえる。したがつてこれらの諸問題が、イギリスの「鉄道時代」にどのように処理されていたかを明らかにすることは、今日の企業会計の本質、その基本的性格を知る上にきわめて興味ある、かつ重要なことであるといわなければならない。ここできただけ忠実に彼の所論を紹介しようとする所以である。

註 Harold Pollins, *Aspects of Railway Accounting Before 1868*, in *Studies in the History of Accounting* by A. C. Littleton and B. S. Yamey, 1956.

ポリンスはイギリスの歴史家で、一九五六年現在、ロンドン運輸管理部に勤務している。

二 鉄道時代の概観

ポリンスは主題にたちいるにさきだつて、考察の対象時期である一八三〇年から一八七〇年までにおける鉄道事業の発展を概観している。

一八三〇年代なかばに議会議法(Acts of Parliament)が通り、多数の主要鉄道会社の設立が認可され、同年代末と四〇年代はじめにこれら会社の鉄道が建設され、開通した。

一八三五年から三六年にかけては鉄道会社設立狂時代。

三七年から四二年にいたる時期は、鉄道会社の設立を殆んどみなかつた。

四〇年代なかばに、有名な鉄道マニア(Railway mania)が約一、〇〇〇の会社の設立をもたらした。鉄道は全国に開設され、株式は莫大なプレミアムつきで発行され、高率配当が収益力を顧慮することなく約束された。

四七年、財政状態は資本調達に悪影響を及ぼし、以後、配当率の低下とともに株価は低落することとなった。

四七年から五一年にかけては、会社の新規設立はほとんどなく、多くの路線が放棄された。四〇年代における最も意義ぶかい点は、財政困難にもかかわらず路線の拡張が行われたことであつた。四〇年代のおわりに、大多数の鉄道会社は申立のあつた虚偽、汚職、濫費を調査し、あるいは他社が不法行為を行つていないことを証明するための調査委員会を任命した。株価の動きや論評などから判断すると、鉄道事業はもはや投資家大衆の寵児ではなくなつた。

五二年から五三年にかけて天恵のブームがおきた。

五七年の恐慌ののち、五八年から六五年にかけて、ことに六三年から六五年までは鉄道熱狂時代であつた。この時期は鉄道拡張の時代であつたが、財政困難であり、運輸量の増大にもかかわらず配当率はわずかしか上らなかつた。そして株価は六〇年代まで殆んど上昇せず、株式資本は不足したので、会社によっては株式の割引発行というような資本調達のための非常手段に訴えなければならなかつた。

六六年の恐慌は多数の一見堅実そうな会社の不健全さをばくろすることとなつた。また短期社債の過大発行の習慣は利子率の高かつたこの年には有利な条件での社債の借替を不可能にした。この恐慌がもたらしたものは、短期社債の長期社債への借替と、鉄道会社の遵守すべき詳細なルールを一連の立法措置によつて明確にすることであつた。

註 一八七〇年までに約一万五千マイルの鉄道が建設された。

三 鉄道会計を規制した諸法令

ついでポリンズは右の時期に鉄道会計を規制した法令について考察している。

鉄道会社は法定会社 (statutory companies) であつて、その権限は議会から直接的に与えられた。したがつて各社

はたとえば路線建設、資本調達等の権限を与える議会議法を得なければならなかつた。この法における条項は主として二つのソースから規定される。一つは議院の議事規程であり、いま一つは種々の一般鉄道法 (General Railway Acts) である。前者は会計について殆んどふれるところなく、鉄道会計に影響を与えた一般鉄道法が通過したのは一八四四年、四五年である。すなわち The Railway Regulation Act (1844), The Companies Clauses Consolidation Act (1845), The Railway Clauses Consolidation Act (1845) が⁽¹⁾なされる。

一般法の制定以前には種々の私法 (Private Acts) における会計規定は不統一であつた。ここでは会計が行わるべき旨の規定があるのが普通であつたが、それ以上のことについてはほとんどふれるところがないことがしばしばであつた。また監査人についてはほとんど何らの言及もなかつた。たとえば一八二一年のストックトン・アンド・ダーリントン鉄道会社 (The Stockton and Darlington Railway) 設立法は一〇四条からできているが、会計にかんするものとしては「会社は適当な帳簿を設けるべし。」という規定だけであつた。配当に関する規定もあつたが、總じてこの設立法では貸借対照表や勘定を検査する株主の権利についてはふれるところがなかつた。同社は他の会社にもみられるようにはじめのうちは会計を公表しなかつたのである。

リバプール・アンド・マンチエスタ鉄道会社 (The Liverpool and Manchester Railway Company) は一八二六年に設立法をかくとくした。同法は配当にかんしてはストックトン・アンド・ダーリントン鉄道会社のものより明確であつた。超過利潤の可能性を減ずるために、同社の料金は配当と結びつけられ、もしも配当率が一〇%を超える場合にはそのこえた配当率の1%につき料金を5%ずつひきさげなければならぬと規定された。しかしながら、純利益の決定方法については何らふれるところがなかつた。

右社よりもおかれてグレート・ウェスタン鉄道会社 (The Great Western Railway Company) は二五一条からなる

設立法をもちながら、会計にかんしては前記立法よりもほんの僅かくわしくなつたにすぎない。すなわち、半年ごとと決算を行い株主総会に資料を提出すべきこと、もし株主総会において株主がその会計を不満足なりと考えた場合には、その会計を検査して報告書を作成するための委員会を任命しうること等である。

その後しだいに会計にかんするより詳細な規定が私法にとりいれられ、一八四二年（一般法制定の三年前）には一般法が規定した一団の規定がつくられることとなつた。

私法には鉄道会社の会計記録の保持あるいは利益決定を指示する規定はほとんどみられなかつたが、各設立法が料金の最高限度を規定し、また借入金にたいする利息が重要な費用項目 (prior charges) であることを明らかにして以來、総利益は部分的に規制されることになつたのである。またしばしば総利益の一部が偶発基金 (contingencies fund) として留保されなければならなかつた。

一八四五年、一般法たる会社条項強化法 (The Companies Clauses Consolidation Act) が制定されるにいたつて会計にかんする規定は一層具体化された。すなわちその一一五—一九条において「帳簿に勘定記録を行う記帳係が任命されるべきこと、勘定は継続され帳簿は一定期間に締切らるべきこと、締切られた帳簿にもとずき資本金、債権、資産、負債の真実の報告と半年間の取引により生じた損益の明確な一覧を表示する正確な貸借対照表が作成されるべきこと。」が規定された。また、貸借対照表は三人の取締役の検査をうけ取締役会長または会長代理のサインをうけなければならなかつた。取締役は株主総会に貸借対照表を提示し、また帳簿、貸借対照表を株主総会の二週間まえから総会後一カ月間、株主の閲覧に供し、監査人（一株以上所有のこと）は株主総会の二週間まえに取締役から帳簿をうけとつて検査しなければならなかつた。

以上が鉄道業発展の最重要期に鉄道会計を規制した法令の概要である。安全運転等にかんする政府の監督は行われ

たけれども、会計にかんするかぎり会社は所轄官庁に貸借対照表の写しを統計報告書とともに送付すればことたりたのである。公式発表の年次鉄道報告書はいつもきまつてつぎのようなあわれな報告をのせていた。すなわち、統計数値は会社の提出したものであつて報告書の編輯員はその正確性、完全性については責任をもたないこと、また報告書を全然提出しないで平気でいる無責任な会社がつねに存在するということがこれである。

損益計算については政府もしくは監査人による規制は、殆んど行われることなく会社の自由にまかせられていたのである。

このように鉄道事業発展の初期をつうじて、鉄道会計に影響を及ぼすような立法的、行政的変化はほとんどみられないのであるが、一八五〇年を境としてそれ以前には大多数の会社は鉄道財政および会計にかんして無関心であつたのが、それ以後では主要な会社のなかにはそれらの点を改善しようとして試みるものがあらわれるようになった。また四〇年代おわりには、鉄道にたいする大衆の関心のたかまりが鉄道会計監査特別委員会の任命をもたらすこととなつた。

一八五〇年代に刊行されたD・ラードナ著「鉄道経済」は鉄道経営と会計の原理を展開しようとして試みた最初のものであつたし、前記特別委員会とラードナはともに過去の鉄道会計実務を批判し、鉄道会社が従わなければならない原則をさだめようと努力したのであつた。

(1) これらのうち当面の考察において最も重要なものは The Companies Clauses Consolidation Act である。

(2) したがって The Warwick and Leamington Union Railway Act of 1842 の会計にかんする諸節は The Companies Clauses Consolidation Act of 1845 のそれと同様のものであつた。

四 資本的支出と収益的支出の区別

配当として分配できる純利益決定の論議における最も重要な問題は、支出項目を収益勘定、資本勘定のいずれに計上するかという問題である。収益的支出を資本的支出として処理することによつて純利益はふえ、配当率はたかめられる。そしてその逆は逆の結果をもたらす。一八六八年に鉄道事業規制法が制定されるまでは、法令は支出項目を資本、収益両勘定のいずれに計上すべきかについて詳細に規定するところがなかつた。そして實際上、重要な支出の取扱についての統一はみられなかつたのである。

しかしその当時、資本、収益両勘定の区別の必要性が理解されていたことは強調されなければならない。一八四九年の監査特別委員会に提出された証明書において両勘定を区別することの必要性がくり返し強調されていたし、一九世紀をつうじて諸論者がくり返しとりあげた論題の一つは、鉄道会社が両勘定を適切に区別していないという点であつた。ある論者は四〇年代のおわりに、ランカシャ・アンド・ヨークシャ鉄道会社 (The Lancashire and Yorkshire Railway Company) について「たれでも資本勘定を検査したものは、同社は配当金の全額を資本から支払つたものであるとの印象をうけ、また取締役会長のそうではない旨の言明がなければそう確信するであろう。」とのべている。このような事例はたまたま起きたものではない。一八六七年にロンドン・ブリントン・アンド・サウス・コースト鉄道会社 (The London, Brington & South Coast Railway Company) の会計慣行が要約されているが、それによると、新路線の利子だけでなく修繕費、更新費、法律上の費用および完成路線の発生費用をも資本勘定に定上する *wholesale system* によつて配当が支払われていたといふことである。

支出項目取扱いの不統一は当然に詐偽的経営をもたらした。もつとも有名な事例はイースタン・カントリーズ鉄道

会社 (The Eastern Countries Railway Company) であつた。同社は二〇万ポンドの収益的支出を意議的に資本勘定へ振替えることによつて、計上稼得利益よりも一一万五、〇〇〇ポンドも多額の配当金を支払つた。

会社のなかには資本的支出用として調達した貨幣を直接、配当支払にあてたところさえあつた。しかしたいていの会社は資本勘定と収益勘定の相違を知つていたようである。イースタン・カントリーズ鉄道会社の会計士補 (建設勘定の担当者であつた) は「青チエックは営業用、赤チエックは建設支出用であつた。青チエックのなかには後日、資本勘定に計上されたものがあるが、それが妥当であるかどうかはいえない。」とのべている。このことは同社がしばしば両勘定の区別にほとんど注意を払わなかつたといへ、両勘定に一線を画していたことを示すものである。

多くの会社は路線の一部の建設中に他の一部を開業した。そして全線開業にいたるまでは別個の収益勘定をつくらなかつたから、営業上の収支は資本勘定に計上された。全線開業後に、蓄積された収益項目が収益勘定へ振替えられた。たいていの会社は開業後の支払利子はこれを収益勘定に借記したが、開業以前の支払利子は資本勘定にそのまま残しておいた。一八四九年、一會計士事務所はこのような累積利息は終局的に収益勘定に計上さるべきであると考えたにもかかわらず、後日、資本から支払つた利息を収益勘定に借記した例はわずか一つしかみあたらなかつた (グレイト・ウェスタン鉄道会社)。右の事例といちじるしい対照をなすものは、ロンドン・チャタム・アンド・ドーバ鉄道会社 (The London, Chatham and Dover Railway Company) である。同社は開業後もしぜんとして支払利子を資本勘定に借記したのである。その理由は同社の説明によれば、それをまかなうに足るだけの収益がなかつたからであるといふことである。

会社のなかにはたとえば収益をあげている路線に投下した資本とまだ建設中の支線に投下した資本というように、「生産的」資本と「非生産的」資本とを区別したところがある。前者の路線の建設用に借りた資本の利子は収益から支

払い、未完成支線の建設用に借りた資本の利子は資本勘定に借記された。一八四五年のサウス・イースタン鉄道会社 (The South Eastern Railway Company) の報告書によれば、同社の取締役たちは本線の純利益は株主に配分すべきであり、支線建設に投下した資本の利子および工事中の附属工場に投下した資本の利子をそれにチャージすべきでないという原則の妥当性を認めていると述べている。

他方、ロンドン・アンド・サウス・ウェスタン鉄道会社 (The London and South Western Railway Company) は一八四九年に資本の一部が「非生産的」であつたにもかかわらず、全利息を収益勘定に賦課した。

会社設立法のかくとかく費用はいつも資本勘定に借記されたが、議會への請願が不成功におつたときの費用や、他会社の請願議案にたいする反対運動の費用はあるときは資本勘定に計上され、あるときは収益勘定に計上された。一八五三年、ロンドン・サウス・ウェスタン鉄道会社は議會対策費の全額を資本勘定に計上、三年後に反対運動費は収益勘定に計上した。一八五三年、サウス・イースタン鉄道会社の監査人は、反対運動費は収益勘定に借記されるべきであると考えた。結局、最良の実務は請願成功の場合の支出を資本勘定へ、不成功あるいは他社議案にたいする反対運動の場合の費用を収益勘定に計上することであつた。

- (1) この年、同社は Price, Holyland and Waterhouse の監査をうけた。
- (2) 他会社の議案に反対する目的は可能な競争の防止にあつた。

五 減価償却

固定資産減価償却の會計的処理が多く、の鉄道会社の營業報告書 (reports and accounts) において、しばしばとりあげられているにもかかわらず、鉄道会社を規制する議会议法においては殆んどふれるところがなかつた。この点につ

いてふれた最初のものは、多分一八四五年の会社条項強化法である。

すなわち、そこでは「取締役は株主に配当さるべき利益の配分前に、それが妥当と考えられるならば利益のなかから偶発事故にそなえるために、あるいは事業に関連した工場の拡張、修繕、改良のために妥当と考えられる金額を留保することができ、その残額を株主に配当することができる。」という規定がみられる。しかしこれは鉄道経営者と会計士に詳細な指示を与えるものではなかつたし、実際にもまたいるの償却方法が採用された。償却方法がまちまちであつたことは、固定資産の耐用年数というような事柄についての経験不足ばかりでなく、減価償却とは何かという明確な定義の欠如にもよるものであつた。

減価償却の議論において、四〇年代なかばのマニア以前の時期とそれ以後の時期とでは強調点の相違がはつきりしている。マニア以前には、議論は主として車輛にかんして行われたのであるが、マニア以後の時期にはレールの減価償却が強調されたのである。一八四一年、鉄道タイムズ紙はダラム・アンド・サンダーランド鉄道会社 (The Durham & Sunderland Railway Company) による資本配当にかんして「虚偽の配当を故意に声明することは鉄道経営にはほとんどみられないことであることを、わが社は希望し、かつ信ずるものである。」とまえおきしたのち「同様の詐偽が不注意その他の理由からひき起されることのないよう十分な注意が払われなければならない。車輛にたいする減価償却引当を行わないで配当を声明することは、わが社の見解によれば誤謬としか考えられない。鉄道会社のなかに、損耗性車輛をはいはたし、そうすることによつて支出を過小計上し、したがつて配当率は真実の利益によつて保証されずかくてまた将来の株主の負担において、損耗性車輛の取替を行うような会社がないかどうかをわが社は憂えるものである。」とのべている。

さらにその後、同紙は減価償却基金は部分品更新基金よりも多額であることを指摘し、また機械は全体として徐々

に、確実に損耗し——たとえ目にみえなくとも——、部分品の取替によつてはその有効性をいじできなくなるときがやつてくるから、そのときそれは除去されなければならないこと、さしあたり毎期の引当額は車輛の寿命についての十分な知識がえられるまでは推定にすぎないこと等をのべている。

さて、維持、取替の問題の重要性が認識されたにもかかわらず、多くの会社の採用した解決方法は非常にまちまちであつた。ある会社では減価償却引当金を計上しなかつた。たとえばロンドン・アンド・サウス・ウェスタン鉄道会社(それである。また他の会社、たとえばグラランド・ジャンクション鉄道会社(The Grand Junction Railway Company)、リバプール・アンド・マンチェスタ鉄道会社、ノース・ユニオン鉄道会社(The North Union Railway Company))では一定期ごとに車輛評価を行つた。グラランド・ジャンクション鉄道会社はその評価に市場価値をもちい、価値の変動額は収益勘定に計上された。かくて一八三九年には五、〇〇〇ポンドが収益勘定に借記され、同額が車輛勘定の貸方に計上されることとなつた。一八四一年、半年間の収益に評価差額を賦課する実務は株主総会で反対されたために続かなかつた。そのかわり、減価償却基金が設けられることとなつた。これは車輛の改良を目的とし、目にみえないが進行しつゝある確実な損耗を補うことを企図したものであつた。そして一八四二年六月三〇日以降、「減価償却、更新基金」を設けることとなつた。さらに同社は主として配当率の変動を防ぐために偶発事故にそなえて準備基金を設定した。

市場価格で車輛を評価する実務は一八四一年に鉄道タイムズ紙により、またのちにラードナによつて論じられた。同紙は正しい原則が採用されるならば、半年ごとの評価が望ましいとのべ、この場合、車輛の原初原価が出发点となると考えられるので、唯一の問題は修繕によつて回復されない損耗から生ずる減価額であると論じた。そしてこのよくな処理を行う方法として二つの方法が可能であるとされた。一つはノース・ユニオン鉄道会社のプランで、半年ご

との評価により必要と認められた正確な金額の計上であり、他はロンドン・アンド・パーミンガム鉄道会社がとつた方法すなわち通常の修繕とは別に臨時に生ずる巨額支出をまかなうための基金設定のために、原価の一定率を借記する方法である。

ロンドン・アンド・パーミンガム鉄道会社は、同線の全線開通以前の一八三八年に車輛減価償却準備基金を設定した。翌三九年からは実際原価にもとづき半年ごとに5%の減価償却を行うこととした。この点のちに、基金の原則は半年ごとの収益にたいする費用賦課を均等にし、車輛を効果的、統一的に維持するための手段として採用されたと説明された。一年後に同社は減価償却基金の設定についてさらに詳しく説明した。それによると、同社およびほとんどのすべての会社が実際に実施しているプランは半年間の車輛の減価を補うために、利益の一部を留保することであり同社では半年ごとに車輛の原初原価の一定率を利益から留保していること、そして資本勘定において同額が償却されということである。

他の主要会社、グレイト・ウェスタン鉄道会社は一八四六年まで同様に一定額を留保し、十年間、毎年二〇、〇〇〇ポンドを留保した。

ところがマニアの時期およびその後の数年間、会社によつては減価償却会計をやめたところがあるようである。その理由は多分、配当率の維持のために収益勘定にたいする費用の賦課をやめるということであつた。

しかしマニアがすぎたのち、諸会社が苦況に陥つたときに、減価償却の必要性は一層認識されることとなつた。一八四九年の監査特別委員会の監査報告書にはこの点についてふれたところが数カ所ある。とくにその第三報告書で同委員会は減価償却基金の理念は一般にその必要性が認められたものとおもわれるとのべ、それが実さいに実施されていることがみられるのはよろこばしいと論じている。

サウス・ウェスタン鉄道会社は調査委員会の勧告に基づき一八四九年、取締役がこの原則の健全性はひろく認められていたとのべた年に減価償却基金を設定した。その前年、ミッドランド鉄道会社(The Midland Railway Company)は配当率の変動をひきおこすような多額の臨時支出をなくするために鉄道更新基金を設けた。⁽²⁾

しかしながら、これらの減価償却基金も更新基金も、ともにながづきしなかつた。サウス・イースタン鉄道会社の車輛用基金は一八五一年以降なくなり、レール用基金は一八五四年に消えてしまった。ミッドランド鉄道会社は一八五七年に鉄道更新基金を廃止した。また車輛にたいする減価償却引当は適切とは認められず、株主にたいする報告書においては、車輛減価償却基金のプランを採用した会社はそれを廃止して、必要の生じたときにその期の収益をもつて修繕、更新を行つている旨が報告された。

ロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道会社(The London & North Western Railway Company)は一八四七年にレール、車輛更新のための減価償却基金制度を再び採用したが、車輛の減価償却のために収益から控除される金額はほとんど即時に不必要なりと考えられ、翌期には準備金勘定に振替えられた。

一八四九年、ロンドン・バーミントン・アンド・サウス・コースト鉄道会社は、車輛の更新とレールおよび建物の更新とを区別した報告書のなかで「道はあきらかに準備基金の設定か、将来における資本調達か、あるいは将来における配当率の変動のいずれかである。」とのべ、また資本勘定に手をつけず、配当率の変動が好ましくないとすれば、残された最良の方法は収益から積立を行うことであると論じた。会計士ヘラパス(Herapath)は、ランカシャー・アンド・ヨークシャー鉄道会社は鉄道更新基金制度をとりやめたとのべ、取締役がこの基金の不合理性を発見したことをよるこんだ。彼は車輛とレールを修繕しておけば、レール更新や車輛の減価償却などは必要ないというのである。

ロンドン・アンド・ウェスタン鉄道会社では、取締役の説明によると一八六五年までレールの減価償却を行つたが、

Ⅱ・ポリンズ「一八六八年以前のイギリスの鉄道会計」菅原

将来は実際の支出額を毎期計上するであろうということであつた。

以上、各社の会計実務をみてきたのであるが、四〇年代後期からの減価償却の採用はあきらかに、四〇年代なかばのスキャンダルにたいする反動であり、また配当の平準化にたいする願望のあらわれでもあつた。それが永續しなかつたのは五〇―六〇年代の交通量の増大によるものであつた。この時期には会社は過年度の減価償却引当額では十分であることを知つたのである。多くの会社はしだいに減価償却を行わないで、実さいの維持、更新額を期間収益勘定に借記する実務に移つていつたのである。

- (1) しかし、鉄道会社は減価の事実に対して必ずしも注意を払つていた訳ではない。
- (2) しかしながら、支出がより安定していることから車輛については心配しなかつた。
- (3) A Report on the Question of Depreciation and on the Policy of establishing a Reserve Fund.

六 設備拡張費の収益勘定賦課

四〇年代後期、とくに四七年の恐慌後、主要鉄道会社は資本的支出の大規模計画に重圧された。配当率は下り、株式はもはや投資家大衆の利益にならなかつた。そこで株主たちは資本的支出の中止を要求した。資本勘定を封鎖すべく資本的支出を制限した会社として、ロンドン・アンド・サウス・ウエスタン、ロンドン・アンド・ノース・ウエスタン、ロンドン・ブリントン・アンド・サウス・コースト、ミッドランド、エジンバラ・アンド・グラスゴウ(The Edinburgh & Glasgow Railway Company)、サウス・イースタンの各社をあげることができる。

五〇年代はじめまでは多くの会社は資本的支出を現実にやめはしなかつたものの、その額は減少した。運輸量が増大し、需要増加にみあう設備の拡張が行われた場合に、資本勘定を完全に封鎖することはできなかつたのである。ラードナは一八五〇年にすでに「収益賦課による設備増加をはかるようなことが将来、意識的に行われないとするなら

ば、資本勘定の封鎖は全く非実践的であること。」を指摘した。事実、五一年から五三年にかけての交通量の増加は、既存の会社をして一つには縄張りよう護のために一層の資本的支出を行わせたのである。かくて一八五六年、ミッドランド鉄道会社の監査人は同社の資本勘定は四九年以降予算額の七七万ポンドにたいし、四五〇万ポンドもふえたとのべている。

しかし、会社のなかには、運輸量増加による設備拡張の原価を収益勘定に計上する方法により処理したところがある。原価はしばしば数会計年度に配分計上され、未回収残高は未決算勘定に計上された。一八五一年、ロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道会社は、工場、車輛の増加に支出された金額は五年間にわたり収益勘定に計上されるべきであると報告した。同様に、ロンドン・アンド・サウス・ウェスタン鉄道会社では、資本的支出の制限限度に達したときに車輛にたいする追加支出は一定年数間に分割して収益から回収された。同社ではこの制度をのちに駅舎にたいしても採用した。

ロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道会社が未決算勘定を設けて五年間にわたり新規車輛の原価を収益勘定に配分計上することを決定してから一年半後に、監査人はその方法の修正を指示した。一年後に資本勘定封鎖の考えは廃棄された。同社の取締役は、運輸量増加はかんまんかつ漸次的であろうと考えられたが、実際には多発的、かつ大規模であつたので、車輛、駅舎等の増加を収益に賦課することはもはやできなくなつたとのべた。さらに同社の社長は配当率の一定性を重視し、当時の大規模な運輸量増加が継続し、かつ収益を生み出す車輛にたいする支出がすべて利益に賦課されるべきであると考えることができないこと、この金額を収益に賦課することは現在の株主にたいして不公平であること、彼のねがうところは一定率の配当の維持であつて、おもわざる変動によつてそれをかえるようなことをしたくないとのべた。^(註)

H・ボリンス「一八六八年以前のイギリスの鉄道会計」菅原

ロンドン・アンド・サウス・ウェスタン鉄道会社は一八五三年に新規車輛支出を収益から回収する期間の延長を決定したが、株主はこの支出および駅舎の拡張支出は資本勘定に計上さるべきことを要求、取締役はその金額が多額であることから資本勘定への計上に同意した。

註 これは彼の社長退任の辞のなかでのべられたものである。

七 改 良 費

鉄道財政史上のもつとも興味ある、かつ長い論争の一つは改良された、より一層高価な取替にたいする支出の取扱いであつた。この改良、改善の問題は鉄道の開設とほとんど時を同じうしておきたのである。グランド・ジャンクション鉄道会社の経験は興味あるものである。同社線は一八三七年に開設され、その後の報告書で取締役はほとんどすべての機関車に欠陥があること、そしてあるものは巨額の支出をもつてほとんど全面的につくりかえられたと述べ、さらに「機関の原初的欠陥によつて生じた、当期費用あるいは正常の修繕の性格をもたない支出を当期収益に賦課することは不合理とおもわれる。」とのべた。これは多分、改良費が資本勘定に計上されたはじまりであつたであろうが、ともかく同社はこの問題について明確な声明を行つた最初の会社であつた。四〇年代末に、取替原価の増加分は資本に賦課すべきであるという考えが生れた。しかし、鉄道実務は他の問題についてと同様、この問題についてもまぢまちであつた。ロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道会社の監査人は六七年に、広範囲の改良および増設原価が収益から支払われていたことを報告している。このような処理のなかには、旧式エンジンの改良されたエンジンとの取替、道具、機械、車馬の増加、レールの延長および木橋のより頑丈な構造の橋へのかけ替等がふくまれていたのである。

八 ポリンズの結論

以上みてきたように、一八六八年以前の鉄道会計実務は各社により千差万別であつたので、概括を行うことはむずかしいとポリンズはいう。

総じて、初期の会計実務と損益計算の変化が利益、収益、資産価値の定義や概念にそつて計算書を作成することを主要なねらいとしたものではなかつたということは、あきらかなようにおもわれる。はじめは経験の欠如がたとえば減価の会計的処理の変化に一半の責任をもつたようであるが、その後の会計政策の変化はこのことを以ては説明できない。実務上、損益計算がしばしば財政事情の変化と経営政策によつて重大な影響をうけたことを認識しなければならぬのである。すなわち、鉄道会社のなかにはきわめて単純に高率配当支払のために収益賦課の減価償却の実施をやめたところがある。他方、資本市場の逼迫と警戒心がマニア以降の数年間において重要項目の高度に保守的な処理（利益の過小表示）をもたらしたのである。多くの会社の経営者も株主も変動常なき配当よりも平準化した配当を欲し、したがつて決算記録は安定した収益と配当を記録したいという願望によつて大きな影響をうけたであろうと推測できる証拠がある。収益勘定に計上すべきや否やの問題は経営者の判断によつて左右され、また当時一般に妥当と認められる一団の会計原則がつくられていなかつたという事実が、最も良心的な会社をしてさえ経営政策的考慮の影響をうけやすくしたのである。

ある時期における会計実務の性格は多分、株主団 (share-holding body) の構成を一部分反映したであろう。リードナは鉄道株主を二つの主要なグループにわけて一方を永久的投資家、他方を一時的投資家 (投機業者をふくむ) とよんだ。前者は当期の配当額よりも資本の永久的価値により大きな関心をもち、配当支払に先だつて収益控除をもつて

するルール、車輛の維持にたいする経営者の正当な配慮を期待する。後者は、とくに投機的株主は資本の永久的価値には全然関心がなく、ただ現在の配当額にだけ注意を払う。ところでこの二つの株主群の相対的重要性がしばしば変化したのである。そしてこの変化が損益計算の問題に影響を及ぼしたのである。

かくて、五〇年代初期にみられる正常的には資本勘定に計上されるであろう項目を収益勘定に賦課する実務の普及は、資本調達の問題性だけでは説明されない。多分、四七年の恐慌とその後の不況時代には短期的投機株主の数は減少し、他の株主群は会社の長期的繁栄に関心をもち将来の配当の維持のためにはよほど現在の配当を断念する投資家であつたようである。このことは、当時、マニア期に支配的であつた当期利益の意識的過大計上とはかわつて、意識的過小計上を行う傾向がつよかつたことを説明するのに役立つであろう。

ある重要項目を資本勘定、収益勘定のいずれに計上すべきかの基準は、すべての会社において同一ではなかつたし、またその処理法はどの主要会社をみても継続的に実施されはしなかつた。したがつて鉄道業における年々の投資額と資本形成額を評価するために、一八六八年以前の報告書を利用しようとする試みは以上みてきたような困難性、非継続性とたたかわなければならぬのである。このようなことは一八六八年に鉄道事業規制法ができてからはあきらかに少なくなつたかもしれない。しかし、一八六八年のこの法制化以降においても、損益計算に影響をおよぼす鉄道會計についての不満はなおつづいたのである。^(註)

註 たとえば、一八七八年一月十二日付 The Railway Times の論評、一八八七年十一月十二日付 The Accountant の社説、一九〇三年八月十五日付 The Economist などをおぼろることである。