



Title	Detroit and Milwaukee鉄道会社の複会計システム
Author(s)	春日部, 光紀
Citation	経済学研究, 68(1), 89-102
Issue Date	2018-06-14
Doc URL	http://hdl.handle.net/2115/71011
Type	bulletin (article)
File Information	06ES_68(1)_089.pdf



[Instructions for use](#)

Detroit and Milwaukee 鉄道会社の複会計システム

春日部 光 紀

I. 序

複会計システム (double account system) は、イギリスで確立した特異な財務報告制度をさす。主要な会計報告書は、資本勘定、収益勘定および一般貸借対照表である。資本勘定は通常の貸借対照表の固定項目 (固定資産、資本および固定負債) を収容し、一般貸借対照表はその流動項目 (流動資産と流動負債) を収容する。したがって形式的にいえば、通常の貸借対照表を2分割し、別個の会計報告書として位置づけられることとなる。歴史上、複会計システムは18世紀末葉から19世紀中葉にかけてのイギリスの運河・鉄道会社で生成・発展し、1868年鉄道規制法 (the Regulation of Railways Act), 1871年ガス工場条項法 (the Gasworks Clauses Act), 1882年電灯法 (the Electric Lighting Act) によって制度化された。特に1868年鉄道規制法は、複会計システムを強制適用した最初の法律であり、巨大産業である鉄道を規制対象としたものであったことから、他の産業を含めた企業会計実務への影響は多大であった。

複会計システムの観点からアメリカ鉄道会社を分析した研究は、これまでほとんどみられないが¹⁾、19世紀末葉には複数のアメリカ鉄道会

社で導入されていた²⁾。複会計システム導入の契機は、1893年恐慌による鉄道会社の倒産が影響している。当時のアメリカ鉄道会社では過大資本化³⁾が常態化し、投資家は会社の報告する年次報告書に疑念を抱いていた。再建過程にある鉄道会社の中には、上記の疑念を払拭するためにも倒産以前とは異なる複会計システムを採用するところが現れたのである⁴⁾。その目的は、長期資本と長期資産を対照表示する資本勘定を利用することで⁵⁾、物的資産の実在性を明示することを狙ったと考えられる。

(1971)『ハットフィールド近代会計学—原理とその問題—』雄松堂, 46, 56-57頁)。Paul-Joseph Esquerréも、複会計システム (double-form balance sheet) はアメリカでほとんど利用されていないとしている (Esquerré, Paul-Joseph (1917). *The Applied Theory of Accounts*, New York: Ronald Press Company, p.412)。このような見解が、アメリカ企業を対象とした複会計システム研究に影響を与えた要因のひとつであると考えられる。

- 2) 参考文献の拙稿を参照されたい。
- 3) William Zebina Ripley は、過大資本化を物的資産に対応する証券の過剰発行高としている (Ripley, William Zebina (1914). *Railroad Over-Capitalization*, *The Quarterly Journal of Economics*, Vol. 28, No. 4, p.601)。
- 4) 複会計システムは公表財務諸表の表示形式に与えられた名称であり、特別な簿記システムを意味するものではない (染谷恭次郎 (1986) 「複会計制と資金計算書」『早稲田商学』第314・315合併号, 2頁)。同様の見解は、千葉準一 (1991) 『英国近代会計制度—その展開過程の探求—』中央経済社, 141頁にもみられる。
- 5) 資本勘定は、調達資金を固定資産への投下以外に流用しないという意思表示と捉えられる。

1) Henry Rand Hatfield は、Atchison, Topeka and Santa Fe Railway Company の年次報告書 (1902年) を複会計システムの採用事例とする一方、この方式はアメリカでは滅多に採用されていないとしている (Hatfield, Henry Rand (1909). *Modern Accounting: Its Principles and Some of Its Problems*, New York and London: D. Appleton & Co., pp.49, 60-61. 松尾憲橘訳

本稿では、1855年に設立された Detroit and Milwaukee Railway Company (D&M 鉄道会社) を祖上のにせ、同社の複会計システムを検討する。これまでの研究では19世紀末葉のアメリカ鉄道会社において複会計システムを導入していた事実が明らかとなっているが、これはイギリスでの一連の法制度化後の事例である。したがって、イギリス国内での複会計システムによる会計実務の普及、さらにはイギリス人会計士の渡米⁶⁾等の条件を勘案すると、同システムがアメリカに伝播した可能性は十分にある。それに対して D&M 鉄道会社は、すでに1858年には複会計システムを導入していた事例であり⁷⁾、イギリスでの制度化より10年も早いこととなる。イギリス複会計システムのアメリカへの伝播は、すでに19世紀中葉には生じていたのである。本稿では D&M 鉄道会社の複会計システムの特徴を析出するために、London and North Western Railway Company (L&NW 鉄道会社) の複会計システムとの比較も行う。イギリス鉄道会社では多様な会計実務がみられたが、L&NW 鉄道会社で実践された複会計システムは1868年鉄道規制法のモデルとなったものであるため⁸⁾、標準的な様式と考えられるか

らである。さらに D&M 鉄道会社の複会計システムが、どのような経路で伝播したのかを分析していく。

II. D&M 鉄道会社の複会計システム

1. D&M 鉄道会社の概要

D&M 鉄道会社は、ミシガン州の議会特別法⁹⁾にもとづいて、1855年2月13日に Detroit and Pontiac Railroad Company (D&P 鉄道会社) と Oakland and Ottawa Railroad Company (O&O 鉄道会社) の合併が承認され設立に至った¹⁰⁾。同社は設立資金の調達から困難を抱えていたようであり、当初は Great Western Railway Company of Canada (GWR 鉄道会社) の個人株主からの出資を見込んでいたが、それだけでは不十分であることが判明したため、GWR 鉄道会社からも出資を受けることとなった¹¹⁾。

1856年に発行された『D&M 鉄道会社の現状と展望』の取締役報告(1855年6月付)によると、第1管区の Detroit から Pontiac までの路線は、すでに営業を行っていると述べている。続く第2管区は Pontiac から Fentonville まで、第3管区は Fentonville から Owasso までと

6) 1888年から1889年にかけて、アメリカの醸造会社を調査する目的でスコットランドやイングランドの会計士が大挙して渡米し、その後アメリカに「支店」を開設するに至った(千代田邦夫(2014)『開う公認会計士—アメリカにおける150年の軌跡—』中央経済社、8-9頁)。19世紀末葉には、イギリス人会計士を通じた会計技術の移植という条件が醸成されていたといえる。しかしながらそれ以前の状況としては、New Yorkで1866年にWilliam H. Veysseyが、Philadelphiaで1869年にJ. W. Francisが、同地で1877年にJohn Heinsがそれぞれ開業していたという指摘がなされている程度である(千代田邦夫、前掲書、4-7頁)。

7) 本稿では、1858年の年次報告書のみを対象としている。それ以外の年次は未入手のため、時系列の分析等はできないという資料上の限界がある。

8) 村田直樹(1995)『近代イギリス会計史研究—運河・鉄道会計史—』晃洋書房、115頁。

9) 正式名称は、*An Act to authorize the consolidation of the Detroit and Pontiac, and the Oakland and Ottawa Railroad Companies, so as to form a continuous line from Detroit to Lake Michigan, under the name of the Detroit and Milwaukee Railway Company*である。

10) *Condition and Prospect of the Detroit and Milwaukee Railway, from Detroit to Grand Haven, 185 Miles*, Detroit: Steam Printing Establishment of R. F. Johnstone & Co., 1856, p.3.

11) Currie, A. W. (1957). *The Grand Trunk Railway of Canada*, Toronto: University of Toronto Press, p.194. また Adler によれば、D&M 鉄道会社の建設資金は、イギリス資本であったとしている (Adler, Dorothy R., edited by Hidy, Muriel E. (1970). *British Investment in American Railways, 1834-1898*, Charlottesville: Eleutherian Mills-Hagley Foundation, p.194)。

DETROIT & MILWAUKEE RAILWAY COMPANY.

ACCOUNT NO. 2.

Dr. Revenue Account of the Detroit & Milwaukee Railway Company for the year 1858. Cr.

RECEIPTS.	AMOUNT.		EXPENSES.	AMOUNT.		Per Cent on Gross Receipts
	Dols.	Cts.		Dols.	Cts.	
To amount received for the Carriage of 127,413½ Pas- sengers,.....	170,614	45	By Maintenance of Way, per abstract A.	50,279	85	13.78
" do. do. Parcels and Mails,.....	17,608	27	" Locomotive Expenditure,..... " B.	44,479	06	12.18
" do. do. Freight and Live Stock,.....	174,867	24	" Repairs and Renewals of Passenger and Freight Cars,..... per abstract C.	12,422	75	3.40
	362,589	96	" Passenger Traffic Expenses, including cost of Steam Ferry across Lake Michi- gan,..... per abstract D.	48,692	71	13.35
" amount received for Rents,.....	2,448	57	" Freight Traffic, do..... " E.	47,678	34	13.06
			" General Charges,..... " F.	17,215	13	4.71
			Total Working Expenses,.....	230,767	54	60.48
			" Balance carried to General Balance Sheet No. 3 Account,.....	144,270	69	
	365,038	53		365,038	53	

(出所) *Ibid.*, p.5.

図2 D&M 鉄道会社の収益勘定 (1858 年)

式勘定として、払込未済 \$31,595.26 を差し引いた \$2,329,154.74 が計上されている。社債勘定は O&O 鉄道会社のポンド建社債¹⁹⁾ とドル建社債に続いて、D&P 鉄道会社²⁰⁾、D&M 鉄道会社のドル建社債が計上されている。

貸方は、4 つにグルーピングされている。第 1 区分では、最初に当該会計期間 (1858 年 1 月 1 日～同年 12 月 31 日) 以前に行われた路線建設 (the construction of the line) への資本的支出として \$6,738,593.60 が計上され、続いて所有車輛 (rolling stock) の内訳として機関車および炭水車 (locomotive engines and tenders) と客車、貨車その他車輛 (passenger, freight and other cars) 勘定が設定されている。第 2 区分は、当期の支出を計上している。2 番目の勘定科目である土地、建造物、橋梁および軌道等 (land, works, bridges, permanent way, &c.) 以下が資本的支出となっている。これに対して最初の株式、社債、借入金に関する利息や割引料 \$743,623.77 は、財務活動に関する項目であり、次の一般費 (general charges) とともに本来で

あれば収益的支出として収益勘定に計上されるべき項目である。第 4 区分は、機関車および炭水車と客車、貨車その他車輛に対する当期支出である。貸借差額 \$1,971,714.47 は貸方残高となっており、調達資金を大幅に上回る支出がなされている。支出超過額 \$1,971,714.47 のうち、利息、割引料および一般費の合計 \$833,773.2 は、先述のように収益勘定に賦課されるべき金額であるが、この金額を除外したとしても \$1,100,000 超の貸方残高となる。当該金額は、一般貸借対照表 (Account No.3) に振り替えられている。

収益勘定は、借方に収入 (receipts)、貸方に費用 (expenses) を配置し、これも通常の形式とは貸借が反対となっている (図 2)。借方は、乗客 (passengers)、小包および郵便 (parcels and mails)、貨物および家畜 (freight and live stock) による収入で小計を算出したうえで、賃貸料収入 (amount received for rents) を加えて全体の収入を計上している。貸方は、軌道維持費 (maintenance of way)、機関車関連支出 (locomotive expenditure)²¹⁾、車輛の修繕およ

19) £1 を \$5 として換算している。

20) 先述のように、D&P 鉄道会社と O&O 鉄道会社は D&M 鉄道会社の前身会社であり、その負債を引き継いでいる。

21) 費用明細書によれば、機関士 (enginemen)、火夫 (firemen) 等の人件費、燃料費、修繕費、維持費が計上されている (Detroit & Milwaukee Railway, *op. cit.*, p.7)。

DETROIT & MILWAUKEE RAILWAY COMPANY.

ACCOUNT NO. 3.

Dr.

General Balance Sheet to 31st December, 1858.

Cr.

	\$	Cts		\$	Cts
Balance of net Revenue for the year ending 31st December, 1858, per account No. 2,	144,270	69	Balance of Capital Account No. 1,	1,971,714	47
Bonds and Mortgages on the Company's Real Estate,	76,475	67	Amounts outstanding on Traffic Account,	10,946	04
Notes, Bills, and Bonds, payable,	768,344	91	General Stores on hand 31st December, 1858,	10,081	06
Share Interest Bonds and Certificates, including amount of unclaimed Interest on Shares,	332,005	83	Fuel Stores do do	5,900	28
Interest Coupons not presented,	14,684	25	Mechanical Stores, do do	2,136	96
Balances due to Contractors, Merchants, Bankers, &c.,	716,531	10	Stationery Stores do do	1,427	51
Mortgage Bonds deposited as collateral security, as per contra,	200,000	00	Bills Receivable do do	1,833	83
Shares issued as collateral security, as per contra	1,000,000	00	Bond and Mortgage on Detroit City Real Estate, and Notes, received on act. of calls on Shares,	8,370	85
			Balances in Banker's hands, Loans and other amounts due to the Company,	39,901	45
			Mortgage Bonds as collateral security, as per contra	200,000	00
			Shares as collateral security, as per contra,	1,000,000	00
	3,252,312	45		3,252,312	45

(出所) *Ibid.*, p.6.

図3 D&M 鉄道会社の一般貸借対照表 (1858年)

び更新費 (repairs and renewals), 乗客と貨物の輸送費 (traffic expenses), 一般費が計上されている。利益 \$144,270.69 は, 一般貸借対照表 (Account No.3) に振り替えられている。

費用明細書では収益勘定に計上された一般費の内訳が示されているが²²⁾, これを資本勘定の一般費と比較すると, 法務費 (law charges), 広告費, 印刷費および事務用品費 (advertising, printing and stationery), 旅費および付随費用 (travelling and incidental expenses) 等, 複数の勘定科目は完全に一致している。資本勘定と収益勘定に対して, 同一勘定科目を計上している場合と, 勘定科目自体を一方の会計報告書に振り分けている場合があるが, 一般費合計額のうち約 84% を資本勘定に計上している。仮に資本勘定に計上された収益的支出 \$833,773.2 を収益勘定に計上すると約 \$690,000 の損失となるため, 収益的支出を資本勘定に賦課することで利益を捻出したと考えられる²³⁾。一般

貸借対照表の借方は, 最初に収益勘定残高が振り替えられ, その他に社債, 担保付社債, 手形 (notes, bills), 利札 (interest coupons) 等が計上されている。貸方は, 支出超過である資本勘定残高が振り替えられ, その他に貯蔵品 (general stores), 燃料 (fuel stores) 等の棚卸資産や, 手形, 社債等が計上されている (図3)²⁴⁾。

D&M 鉄道会社の複会計システムは, 資本勘定, 収益勘定および一般貸借対照表で構成され, 標準的な複会計システムの形式を踏襲するものとなっている。

3. 年次報告書の構成

1859年の年次報告書は, 役員一覧, 会計報告書, 社長報告, 監査室報告書, 株主総会議事録で構成され, 全体が 20 頁となっている。取締役は 9 人で構成され, そのうち 4 人は所属がイングランドとなっている²⁵⁾。その他に総管区長 (general superintendent), 総貨物長 (general

22) *Ibid.*, p.8.

23) これによって売上高利益率は約 40% となっているが, 会社の規模と比較して売上高自体が非常に少額であり, 総資本回転率は約 0.04 回と非常に小さい。

24) 現金は, Balance in Banker's hands, Loans and other amounts due to the Company 勘定に含まれている。

25) 他は, Hamilton (Ontario) が 2 名, Detroit が 3 名となっている (Detroit and Milwaukee Railway, *op.cit.*, p.3)。

freight agent), セクレタリー (secretary) が配置されている²⁶⁾。

社長報告の冒頭では, \$500,000 の追加借入を行ったこと, 資本勘定に計上していた利息等を収益勘定に賦課すること²⁷⁾等によって, 決算日 (1858 年 12 月 31 日) 以降における資本勘定の改善状況を説明している²⁸⁾。加えて株主総会議事録では, この状況が具体的に説明されている (図 4)。決算日現在の資本勘定残高 \$1,971,714 は, 株主総会開催日²⁹⁾ (1859 年 5 月 10 日) には \$646,944 まで減少している。社長報告の冒頭で指摘された \$500,000 は, GWR 鉄道会社からの借り入れであったことがわかる³⁰⁾。また一般貸借対照表に振り替えられた利益 \$144,270 は, ここでは資本勘定残高の減少項目として位置づけられている。

社長である Charles John Brydges は, 現在の取締役が選任された後に行った内部調査で会社が危機的状況にあることが判明したが, 懸命な努力によって会社の状況はかなり好転し

Balance against capital, as per accounts to December 31, 1858	\$1,971,714
In reduction of this the company have :	
Loan from Great Western Railway Company	\$500,000
Interest bonds due January 1, 1860	332,000
Balance of revenue account	144,270
An old account arranged	100,000
Bonds on hand to be issued	248,500
	1,334,770
	646,944

(出所) *Ibid.*, p.19.

図 4 資本勘定残高の改善状況

26) *Ibid.*, p.3.

27) 同社の経営状況を前提とすれば, 次期以降はこの処理によって損失となる可能性は高い。資本勘定と収益勘定のどちらの見栄えを重視するかという選択になる。

28) *Detroit and Milwaukee Railway, op. cit.*, p.10. 社長報告では, 州議会から \$1,000,000 の授權資本を認められたとしている。また株主総会議事録では, 配当は 10% 以内とし, 社債権者からの株式取得の要請にも応じるとしている (*Ibid.*, pp.19-20)。

29) 株主総会は, Detroit の会社オフィスで開催されている。

30) 1834 年 5 月 6 日に設立されたカナダの鉄道会社である。

いていると述べている。特に強調している実績は, 前述の資本勘定残高を改善して財務状況が改善したことである。加えて Grand Haven まで延伸したことで, ミシガン湖の対岸にある Milwaukee と汽船での連絡が可能となり, Chicago 経由での輸送よりも有利であるとしている³¹⁾。次期以降は, 大幅な輸送量の増加が見込めるとしている。

監査室は, 5 種類の監査室報告書を作成している³²⁾。No.1 は, 旅客および貨物収入に関する月別明細表, No.2 は, 旅客および貨物収入に関する駅舎別明細表, No.3 は, 駅舎別乗降客数明細表, No.4 は, 駅舎別貨物取扱量明細表, No.5 は, 小麦粉, 豚肉, 塩等に関する駅舎別貨物明細表となっている。各々の明細表はかなり詳細なものであるが, 何らかの分析を行ったものではない。

4. 1857 年恐慌の影響

企業の会計実務は, 経済状況の影響を多分に受ける。1840 年代末からアメリカの鉄道網は飛躍的に拡大し, 「第 1 次鉄道建設ブーム」³³⁾といわれた。1850 年代には多額の外国資本が流入し, これが鉄道ブームを誘引したとされる。外国資本のうちでもイギリスからの流入は絶大であり, アメリカ鉄道の株券や債券との引き換えに, 軌条, 銑鉄, 機関車その他イギリスの工業製品が輸出された³⁴⁾。アメリカの鉄道投資が魅力となった理由のひとつに, 州による土地の無償払下げ (土地付与政策) があった。D&M 鉄道会社も, ミシガン州から 53,000 エーカー

31) *Detroit and Milwaukee Railway, op. cit.*, p.11.

32) *Ibid.*, pp.13-17.

33) 楠井敏朗 (1994) 「アメリカ資本主義と 1857 年恐慌 (上)」『横浜経営研究』第 15 巻第 2 号, 23 頁。1848 年から 1857 年にかけてアメリカでは約 3 万 3 千キロの鉄道が敷設されたが, これは残り全世界の数字よりも多かった (エリ・ア・メンデリソン, 飯田貫一, 平館利雄, 山本正美, 平田重明訳 (1960) 『恐慌の理論と歴史 (第 2 分冊)』青木書店, 391 頁)。

34) エリ・ア・メンデリソン, 飯田貫一他訳, 前掲書, 393 頁。

の公有地払下げ (land grant) を受けている³⁵⁾。しかし土地付与政策は、先住していた農民やインディアンの締め出しや、利権や土地を分与する立法機関や政府要人の大量買収の温床となる場合も多かった³⁶⁾。

西部開拓により金の産出量が激増したこともあって、1856年に至るまでアメリカ経済は活況を呈したが、1857年恐慌によってブームは収束し、主要鉄道の株価も大幅に下落することとなった³⁷⁾。

Ⅲ. L&NW 鉄道会社の複会計システム

1. L&NW 鉄道会社の概要

L&NW 鉄道会社は、1846年、London and Birmingham Railway (L&B 鉄道会社)、Grand Junction Railway および Manchester and Birmingham Railway の3社による合併によって設立された³⁸⁾。同社の総支配人 (general manager) に就任した Captain Hark Huish は、当時もっとも先進的であった L&B 鉄道会社の会計システムを新会社に導入している³⁹⁾。合併直後に作成された会計報告書は、資本勘定 (statement of the capital account)、収益勘定 (statement of the revenue account)⁴⁰⁾ および一般貸借対照

表 (general balance sheet) であった。1849年上期には、会計報告書の主要項目に対する内訳明細書が作成され始めている。

2. 会計報告書の体系

本稿の分析対象は1858年における D&M 鉄道会社の年次報告書であるため、ここでは年代の近い1855年下期に作成された L&NW 鉄道会社の会計報告書を検討する。同年に開示された報告書の一覧は、以下のようになる⁴¹⁾。

No.1 Statement of the Joint Stock Capital, 31st December, 1855.

No.2 General Statement of the Capital Account, 31st December, 1855. (資本勘定)

No.3 Loans on Debenture, 31st December, 1855.

No.4 Detail of Expenditure Referred to in Capital Statement.

No.5 Mileage Charge for Working Stock.

No.6 Return of Working Stock.

No.7 Statement of Disbursements on Capital Account.

No.8 Summary.

No.9 Statement of the Revenue Account, Half-Year ending 31st December, 1855. (収益勘定)

35) Currie, *op. cit.*, p.171.

36) エリ・ア・メンデルソン, 飯田貫一他訳, 前掲書, 393頁。

37) 中村萬次 (1997) 『恐慌と会計—鉄道会計史の視座—』 晃洋書房, 126-127頁。

38) Ellis, Hamilton (1954). *British Railway History: An Outline from the Association of William IV to the Nationalization of Railways 1830-1876*, London: George Allen and Unwin LTD., p.164.

39) 村田直樹, 前掲書, 170頁。また John Richard Edwards によれば, L&B 鉄道会社における1838年下期の会計報告書が, 複会計システムの確立したもっとも早い事例であるとしている (Edwards, John Richard (1985). *The Origins and Evolution of the Double Account System: An Example of Accounting Innovation*. *Abacus*, Vo.21, No.1, p.30)。

40) L&NW 鉄道会社の収益勘定は, 1861年下期に事業収益勘定 (statement of revenue traffic account) と一般収益勘定 (general statement of revenue account) に分割され, 1868年のイギリス鉄道規制法では前者が収益勘定, 後者が純収益勘定 (net revenue account) として位置づけられた。基本的に収益勘定は営業損益を, 純収益勘定は営業外損益および処分可能利益を表示している。L&NW 鉄道会社における会計報告書の変遷に関しては, 佐々木重人 (2010) 『近代イギリス鉄道会計史—ロンドン・ノースウェスタン鉄道会社を中心に—』 国元書房, 第5章を参照されたい。

41) London and Birmingham Railway, *Half-Yearly Report and Account*, 22nd February, 1856 (Rail 1110/260), pp.194-197. なお番号は便宜的に附したもので, 原資料にはない。

GENERAL STATEMENT OF THE CAPITAL ACCOUNT, (2)
31st December, 1855.

Dr.	To 30th June, 1855.			1st July to 31st December.			Total To 31st Dec., 1855.			Cr.				
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.		
(A.) To Stock in Land & Works, including Stations, Tunnels, Bridges, Permanent Way, Wharfs, Warehouses, Parliamentary, Legal, and all incidental charges	25,492	055	18 5	128,585	16 3	23,620,601	14 8	By Amount recd. on Stock and Shares.....	21,569,884	14 0	46,676	16 3		
(B.) To Carrying Stock—Including Locomotive Engines, Carriages, Waggon, &c.....	2,848,436	2 7	45,099	1 4	2,886,525	3 11	By Calls paid in advance... £73,228 5 3	73,228	5 3	.....	.....	.....
(B.1.) To Estate of the Company in Lands and Buildings yielding Rent.....	358,887	9 4	2,570	6 3	356,457	15 7	Less Transferred to Stock and Share Acct. 17,504 8 10	.....	.....	.....	.....	35,423	15 3	
								By Loans on Debentures, as per Statement (3).....	10,629,857	10 4	64,810	0 0	10,685,167	10 4
								By Debenture Stock 3½ p. ct.	402,830	0 0	.....	.....	402,830	0 0
	26,689,359	10 2	176,225	4 0	26,865,584	14 2								
To Lines opened, in which the Company have an interest—							27,243,048	6 56						
Coventry & Nuneaton	306,888	4 4	.....	.....	306,705	14 3								
West London	68,348	11 5	2,509	6 7	70,757	18 0								
Lancaster and Carlisle	350,000	0 0	.....	.....	350,000	0 0								
Caledonian	143,784	5 8	.....	.....	143,784	5 8								
Scotch Midland	95,772	9 3	.....	.....	95,772	9 3								
Shropshire Union	165,383	17 3	.....	.....	165,383	17 3								
Manchester and South Junction	257,670	18 2	.....	.....	257,670	18 2								
South Staffordshire	190,715	17 9	.....	.....	190,715	17 9								
Manchester and Buxton	35,703	11 10	.....	.....	35,703	11 10								
Chester and Holyhead	1,472,112	4 3	.....	.....	1,472,112	4 2								
Ditto Waggon and Advance	314,937	0 0	1,265	1 0	316,202	10 9	5,117,288	5 66						
North London	257,719	16 0	.....	.....	257,719	16 0								
Ditto Advance.....	104,125	12 2	.....	.....	104,125	12 2								
Buckinghamshire	339,336	7 5	.....	.....	339,336	7 5								
Ditto Works.....	146,119	2 4	3,936	10 1	150,055	12 5								
Birmingham, Wolverhampton, and Stour Valley	197,348	10 0	.....	.....	197,348	10 0								
Ditto Works.....	551,449	1 0	3,594	5 4	555,043	6 4								
Hampstead Junction.....	36,279	19 0	.....	.....	36,279	19 0								
*Less repaid per Buckinghamshire Railway.....	.....	.....	187,650	7 0	.....	.....						
D. Coventry and Nuneaton.....	122	10 1	.....	.....	21,947	16 8								
To Balance.....	£32,194,604	1 8	165,702	10 3	32,360,306	11 11								
							799,676	7 1						
							£33,159,982	19 0						

† Interest and Dividend upon the whole of this amount is charged to Revenue.

(出所) London and Birmingham Railway, Half-Yearly Report and Account, 15th August, 1855 (Rail 1110/260), p.194.

図5 L&NW 鉄道会社の資本勘定 (1855年)

- No.10 Detail of Charges Referred to in the Revenue Statement.
- No.11 Renewal of Rail Account.
- No.12 Stores.
- No.13 General Balance Sheet.⁽⁴²⁾ (一般貸借対照表)

資本勘定は、貸方が資本的収入、借方が資本的支出となっており、先述した D&M 鉄道会社とは貸借が完全に反対になっているが、両会計報告書は同様の観点で作成されたものといえる (図5)。形式上の相違点は、借方・貸方がそれぞれ3欄に分けられていることである。最初に1855年6月30日(すなわち前期末)までの金額が掲記され、当期変動額を記載し⁽⁴³⁾、期末時点の金額を算出する構造となっている。当期変動分を独立して把握できる点に特徴があ

る。借方は、最初に駅舎 (stations)、トンネル (tunnels)、橋梁 (bridges)、軌道等を含む土地と鉄道設備資産 (stock on land & works)、車輛 (carrying stock)、会社所有の不動産 (estate of the company) が計上されている。これらの勘定には (A)、(B)、(B.1) の符号を附したうえで、付属明細書 (No.4) において明細を示している。続いて支線の建設費が計上されている。貸方の資本金 (amount received on stock and shares) と社債 (loans on debentures) 勘定には、付属明細書 (No.1 と No.3) が添付されている。資本勘定残高 £799,676.7.1 は、一般貸借対照表に振り替えられている。

収益勘定は、借方に費用、貸方に収益が計上され、資本勘定同様に D&M 鉄道会社とは貸借が反対になっている (図6)。貸方は、乗客や小包等の輸送別収入、現金残高・払込請求高に関する利息 (interest on cash balances

42) 別表で配当金の計算も行われている。

43) 当時のイギリス鉄道会社は、半年決算であった。

計報告書は、1855年時点では資本勘定、収益勘定および一般貸借対照表で構成されている。会計報告書には豊富な付属明細書が添付され、かなり詳細な情報を提供している。

3. 複会計システムの機能

イギリス複会計システムは、法制度としては第二次世界大戦後の労働党政権による公益事業国有化政策の実施に至るまで存続した⁴⁴⁾。したがって制度化以前の展開を含めてもそれほど長い歴史を有しているわけではないが、それを採用した企業は自身の財務構造や当時の経済状況に応じて会計実務を実施しており、企業が要求した機能には力点の相違があると考えられる。

Edwards (1985) では、鉄道規制法以前の運河会社から鉄道会社へ続く複会計システムを検討し、以下のような形成過程を素描している。

運河会社の資本勘定は、企業外部からの調達資金を適正に固定資産に投下したことを表示することができるため、運河経営者のスチュワードシップを説明する会計報告書として機能した。運河自体は物的証拠としての識別が容易なため、運河会社は資本勘定を締め切った。運河開通後は資本勘定に代わって収益勘定が定期的に開示され、場合によっては一般貸借対照表も開示された。

運河会社の会計実務を継承した鉄道会社の多くは、1840年代後半まで資本勘定と収益勘定を開示し、一般貸借対照表は開示していなかった。鉄道会社は、多数の株主を有したことで株主の分化が生じ、また車輛等への経常的な支出が必要であったために資本勘定を締め切ることができなかった。一般貸借対照表を開示する契機は、発生主義会計の導入である⁴⁵⁾。

運河会社における資本勘定の特徴は、現金収支を記載していることである⁴⁶⁾。発起人は運河

の完成によって受託責任を果たしたと考えて資本勘定を開示したが⁴⁷⁾、これは固定資産への支出以外に現金を使用していないことの表明である。運河会社は自ら運送業を行わず、運河の維持管理を第一の目的として運営された⁴⁸⁾。物的資産としての運河は、ある意味で補修さえ施せば半永久的に使用可能な永久資産と観念され⁴⁹⁾、資本勘定の締め切りが可能となったのである。通行料収入が現金であったことから、運河会社の収益勘定も現金主義で作成された。したがって資本勘定と収益勘定は、資本的収支と収益的収支を区分し、現金収支を記載するという点では同列となるのである⁵⁰⁾。少なくとも初期の複会計システムは、資本勘定と収益勘定を中心とした現金収支の体系として理解できる⁵¹⁾。この点を強調するならば、資本勘定における資本的支出は固定資産への支出を記載しているのみであり、たとえ建物や車輛という勘定科目が使用

47) 村田直樹、前掲書、95頁。ここで資本勘定は締め切れ、以後、開示されなくなる。

48) 村田直樹、前掲書、32頁。

49) 千葉準一、前掲書、141頁。

50) 千葉(1991)も、固定資本財=資本資金対照計算書としての「資本(勘定)計算書」は、ここでは「一般貸借対照表」から訣別し、むしろ資本(勘定)収支表として、営業収支表たる「収益(勘定)計算書」と同じ仲間に入っていると指摘している(千葉準一、前掲書、144頁)。少なくとも初期の資本勘定は、資本収支勘定と呼称したほうが適切かもしれない。また資本勘定と収益勘定を財務部門(financing branch)と営業部門(operating branch)に対応させて説明する文献もある(cf. Esquerré, *op. cit.*, pp.410-413. Reiter, Jr, Prosper (1926). *Profits, Dividends and the Law: Profits available for Dividends from Standpoint of Law and Best Accounting Practice*, New York: Ronald Press Company, pp.23-24)。ただしReiterは、Esquerréを引用している。

51) 倉田三郎(1978)は、複会計システムの実質的特徴を「資本勘定」と「収益勘定」との二区分表示に関連して考えることの妥当性を指摘し、通常の貸借対照表を資本勘定と一般貸借対照表とに二区分することを複会計システムの形式的特長(傍点筆者)としている(倉田三郎(1978)「イギリスの複会計制度と資金計算書」『松山商大論集』第29巻第5号、32頁)。

44) 千葉準一、前掲書、141頁。

45) Edwards, *op. cit.*, pp.21-23, 25, 28.

46) 現金収支を記載している点は、鉄道会社も同様である。

されていたとしても、少なくとも会計上は固定資産概念の認識がないともいえる⁵²⁾。

鉄道会社は、上記のような運河会計を継承したが、いくつかの相違点がある。鉄道は自ら輸送業務を行ったため、そのために必要となる固定資産（機関車、貨車、客車等）を準備しなければならなかった。すなわち車輛の継続的な入れ替えを必要としたことが、資本勘定の締め切りを不可能としたのである⁵³⁾。

一般貸借対照表には、資本勘定残高と収益勘定残高を振り替えるが、運河会社はこの両残高がともに現金となる。上述のように運河会社は自ら輸送業務を行わなかったため、流動資産・流動負債はそれほど生じなかったと考えられる。その場合、一般貸借対照表は資本勘定残高と収益勘定残高の合計金額を現金残高と照合するのみであり、あまり重要な意味を持たない⁵⁴⁾。歴史的には、一般貸借対照表は、資本勘定と収益勘定の残高（balance）を集計するための報告書として登場した⁵⁵⁾。運河会社や1840年代後半に至るイギリス鉄道会社

の一般貸借対照表は、このような位置づけが可能となる。Edwards（1985）は、その後に鉄道会社が一般貸借対照表を開示した理由に関して、現金主義から発生主義へと転換する過程で、株主の要求に応じて残余資産と残余負債を報告するものとして導入されたとしている⁵⁶⁾。

イギリス鉄道会社では、1850年代になると3種類の会計報告書を同時に開示する会計実務が一般的になっていたと考えられる。しかし上述のL&NW鉄道会社が開示した報告書一覧を見ると、No.1, No.2, No.3, No.9には、日付が記載されている、表題の右側に通し番号がある⁵⁷⁾という特徴がある。反対に一般貸借対照表は、日付、通し番号が入っていない（日付は、会計期間によって異なる）。この点を勘案すると、当時最大の鉄道会社であったL&NW鉄道会社においても会計報告書の位置づけが変化している⁵⁸⁾。

4. 複会計システムの比較と導入の経緯

D&M鉄道会社とL&NW鉄道会社の会計報告書は、基本的に同様の観点から作成されたものであると見てよい。ただし前節で述べたように、L&NW鉄道会社は、資本勘定、収益勘定および一般貸借対照表の位置づけに差異がある。特に資本勘定は資本金と社債に関する付属明細書（No.1とNo.3）が添付され、しかもこ

52) この観点を前提とする複会計システムは、複式簿記を前提としない可能性がある。

53) Nicholas A. H. Stacey は、（イギリス鉄道会社が資金の調達と投下を行うと一筆者）、その後、資本勘定は締め切れられ、新たに証券を発行して資金調達するまで変動がないとしている（Stacey, Nicholas A. H. (1954). *English Accountancy: A Study in Social and Economic History 1800-1954*, London: Gee and Co, p.13.）。たしかに運河会社では、運河の延長や支線の建設（とそのための資金調達一筆者）が行われなかり資本勘定が再度開かれることはなかったが（村田直樹, 前掲書, 31頁）、Edwardsも指摘するように、鉄道会社ではそもそも資本勘定を締め切れなかった。

54) 染谷恭次郎, 前掲論文, 8頁。

55) 村田直樹, 前掲書, 88頁。L&B鉄道会社では、1838年上期の現金残高（cash balance）が、開業後の1838年下期には残高（balance）、1840年上期には残高表（balance sheet）、1844年上期には一般貸借対照表（general balance sheet）へと変遷した（村田直樹, 前掲書, 136-137頁）。鉄道会社は輸送業務を自ら行っていたために、

営業活動にともなって各種の流動資産・流動負債が生じていったと考えられる。

56) Edwards, *op. cit.*, pp.28-29, 42.

57) 資本勘定と収益勘定に関しては、図5、図6で確認できる。

58) 千葉(1991)は、Crystal Palace Companyにおける1856年の会計報告書を分析し、貸借対照表（一般貸借対照表一筆者）にのみDr.とCr.の符号が附されていないことを指摘したうえで、伝統的な「資本勘定」または「(英国式)貸借対照表」の様式をこの部分に限り継承しているとして（千葉準一, 前掲書, 142頁）。ちなみに1868年イギリス鉄道規制法では、一般貸借対照表にDr.とCr.の符号が附されている（31 & 32 Vic., c.119, First Schedule）。

これらの明細書が No.2 と No.9 とともに主要な会計報告書を構成している。同社は、資本勘定を重視していることが窺える。これに対して D&M 鉄道会社は、3種類の会計報告書すべてに通し番号を振り、同列に扱っている。D&M 鉄道会社は一般費等を収益的支出ではなく資本的支出として処理して資本勘定に賦課していたが、これは 1857 年恐慌の影響による収益の低迷が原因であった。

両鉄道会社で大きく異なるのは、付属明細書である。L&NW 鉄道会社は豊富な付属明細書を開示しているが、D&M 鉄道会社は、費用明細書のみである。L&NW 鉄道会社が当時最大の鉄道会社であったのに対して、D&M 鉄道会社が小規模であったことが影響していると考えられる。

『D&M 鉄道会社の現状と展望』によると、1855 年 6 月時点の取締役 (9 人) は、全員がミシガン州在住で、7 人が Detroit, 1 人が Pontiac, 1 人が Grand Rapids となっている⁵⁹⁾。先述のように 1858 年になると取締役 9 人のうち 4 人 (Robert Gill⁶⁰⁾, William Govan, Thomas Cullen, Alexander Hoyes) の所属はイングランドであり、1855 年と比較すると 6 人が入れ替わっている。特に社長の C. J. Brydges はイギリス人であり、1843 年に London and South-Western Railway Company (L&SW 鉄道会社)⁶¹⁾ の Junior Clerk に任命されたあと 10 年間同社に勤め、

1852 年に GWR 鉄道会社の取締役 (managing director)⁶²⁾ としてカナダに赴任し、会計組織を改善している⁶³⁾。そのため彼は、イギリス鉄道会計に関する造詣が深かったと考えられる。GWR 鉄道会社は、1854 年には複会計システムを導入しており⁶⁴⁾、また D&M 鉄道会社の設立・運営に積極的な関与をしていたことを勘案すると⁶⁵⁾、同社の複会計システムは GWR 鉄道会社を経由して導入された可能性が高い。

IV. 結語

以上、本稿では D&M 鉄道会社の年次報告書にもとづいて、複会計システムの特徴を分析・検討してきた。

D&M 鉄道会社の会計報告書は、1857 年恐慌の影響や会社の規模に対応した処理がなされているものの、すでに 1858 年の段階でイギリス複会計システムを模範とする勘定体系を構築していた。同社の規模や経営状況に応じた対応はあるものの、L&NW 鉄道会社の会計報告書と比較しても遜色はない。D&M 鉄道会社の議会特別法には会計報告書に関する規定はなく⁶⁶⁾、先述のように社長である C. J. Brydges は、L&SW

(Edwards, *op. cit.*, p.31)。

62) Currie は、彼を General Manager と記述している (Currie, *op. cit.*, p.171)。

63) Wilson, Alan and Hotchkiss, R. A. (1982). Brydges Charles John, Halpenny Frances G., general editor, *Dictionary of Canadian Biography, Volume XI, 1881 to 1890*, Toronto: University of Toronto Press, pp.121-122.

64) Great Western Railway Company of Canada (1854). *Statement of Accounts and Report of the Directors of the Great Western Railway Company of Canada*, Ordered by the Legislative Assembly to be Printed, 20th October, 1854, Quebec: Printed by Lovell and Lamoureux, pp.2-4.

65) Currie, *op. cit.*, p.171.

66) *Condition and Prospect*, pp.30-32. D&P 鉄道会社 (D&M 鉄道会社の前身) の議会特別法には、社長および取締役は会社の状況に関する明瞭な報告書を提示する責務があることを記載しているが (*Ibid.*, p.22), ここにも会計報告書の形式を定めた規定はない。

59) *Condition and Prospect, op. cit.*, pp.2, 5. 社長は H. N. Walker であり、取締役 9 人のうち、Henry Ledyard は Detroit 市長、H. P. Baldwin と E. B. Ward は実業家であった。土地付与政策にみられるように、当時の鉄道会社は公的機関との関係が強かった。

60) 彼は、もともと GWR 鉄道会社の所属であり、London 会議の議長を務めていた (Currie, *op. cit.*, p.172)。

61) L&SW 鉄道会社は、1834 年 6 月 25 日に法人格を得た London and Southampton Railway Company が、1839 年 6 月 4 日に会社名を変更して誕生した (Ellis, Hamilton (1956). *The South Western Railway: Its Mechanical History and Background 1838-1922*, London: G. Allen & Unwin, pp.30-31)。同社は、1849 年に一般貸借対照表を開示している

鉄道会社に勤めた後、GWR 鉄道会社に赴任している。したがって D&M 鉄道会社が複会計システムを採用したのは、GWR 鉄道会社の会計実務が影響している。

イギリスで複会計システムが最初に法制化されたのが 1868 年であることを鑑みると、かなり早い段階で会計技術移転が行われていたこととなる。E. Jones によれば、19 世紀中葉のイギリス鉄道会社は、その規模と財務の複雑性によって多くの特殊な問題が生じたため、監査人やアドバイザーとして公共会計士 (public accountant) を雇用する (傍点筆者) こととなったとしている⁶⁷⁾。C. J. Brydges は会計士ではないが、重要な点はイギリスの鉄道関係者が渡米し、アメリカ鉄道会社に勤務するという過程で会計技術移転が実現したということである。

付記：本稿は、科学研究補助金 (基盤研究 C : 課題番号 16K03975) による研究成果の一部である。

参考文献

- Adler, Dorothy R., edited by Hidy, Muriel E. (1970). *British Investment in American Railways, 1834-1898*, Charlotteville: Eleutherian Mills-Hagley Foundation.
- 千葉準一 (1991) 『英国近代会計制度—その展開過程の探求—』中央経済社。
- 千代田邦夫 (2014) 『闘う公認会計士—アメリカにおける 150 年の軌跡—』中央経済社。
- Condition and Prospect of the Detroit and Milwaukee Railway, from Detroit to Grand Haven, 185 Miles*, Detroit: Steam Printing Establishment of R. F. Johnstone & Co., 1856.
- Currie, A. W. (1957). *The Grand Trunk Railway of Canada*, Toronto: University of Toronto Press.
- Detroit and Milwaukee Railway (1859). *Report of the Directors of the Detroit & Milwaukee Railway for the*

Year 1858. with Statements of Accounts, &c., Submitted at a General Meeting of Shareholders held at Detroit the 10th May, 1859.

Edwards, John Richard (1985). The Origins and Evolution of the Double Account System: An Example of Accounting Innovation, *Abacus*, Vo.21, No.1, pp.19-43.

エリ・ア・メンデリソン, 飯田貫一, 平館利雄, 山本正美, 平田重明訳 (1960) 『恐慌の理論と歴史 (第 2 分冊)』青木書店。

Ellis, Hamilton (1954). *British Railway History: An Outline from the Association of William IV to the Nationalization of Railways 1830-1876*, London: G. Allen & Unwin.

————— (1956). *The South Western Railway: Its Mechanical History and Background 1838-1922*, London: G. Allen & Unwin

Esquerré, Paul-Joseph (1917). *The Applied Theory of Accounts*, New York: Ronald Press Company.

Great Western Railway Company of Canada (1854). *Statement of Accounts and Report of the Directors of the Great Western Railway Company of Canada*, Ordered by the Legislative Assembly to be Printed, 20th October, 1854, Quebec: Printed by Lovell and Lamoureux, pp.2-4.

Hatfield, Henry Rand (1909). *Modern Accounting: Its Principles and Some of Its Problems*, New York and London: D. Appleton & Co. 松尾憲橋訳 (1971) 『ハットフィールド近代会計学—原理とその問題—』雄松堂。

Jones, Edgar (1981). *Accountancy and the British Economy 1840-1980: The Evolution of Ernst & Whinney*, London: B.T. Batsford.

春日部光紀 (2009) 「アメリカ鉄道会社における複会計システム」『経済学研究』第 59 巻第 1 号, 55-66 頁。

————— (2011) 「Atchison, Topeka and Santa Fe 鉄道会社の複会計システム」『経済学研究』第 59 巻第 1・2 号, 42-59 頁。

————— (2014) 「Chicago Great Western 鉄道会社の複会計システム: 1893-1907」竹田範義・相川奈美編著『会計のリラティヴィゼーション』創成社, 93-118 頁。

————— (2016) 「New York, Ontario and Western 鉄道会社の複会計システム」『経済学研究』第 66 巻

67) Jones, Edgar (1981). *Accountancy and the British Economy 1840-1980: The Evolution of Ernst & Whinney*, London: B.T. Batsford, p.31.

第2号, 33-48頁。

楠井敏朗(1994)「アメリカ資本主義と1857年恐慌(上)」『横浜経営研究』第15巻第2号, 22-47頁。

London and Birmingham Railway(1855). *Half-Yearly Report and Account*, 15th August, 1855 (Rail 1110/260).

倉田三郎(1978)「イギリスの複会計制度と資金計算書」『松山商大論集』第29巻第5号, 19-33頁。

村田直樹(1995)『近代イギリス会計史研究—運河・鉄道会計史—』晃洋書房。

中村萬次(1997)『恐慌と会計—鉄道会計史の視座—』晃洋書房。

Reiter, Jr, Prosper (1926). *Profits, Dividends and the Law: Profits available for Dividends from Standpoint of Law and Best Accounting Practice*, New York: Ronald Press Company.

Ripley, William Zebina (1914). Railroad Over-Capitalization, *The Quarterly Journal of Economics*, Vol. 28, No. 4, pp.601-629.

佐々木重人(2010)『近代イギリス鉄道会計史—ロンドン・ノースウェスタン鉄道会社を中心に—』国元書房。

染谷恭次郎(1986)「複会計制と資金計算書」『早稲田商学』第314・315合併号, 1-11頁。

Stacey, Nicholas A. H. (1954). *English Accountancy: A Study in Social and Economic History 1800-1954*, London: Gee and Co.

Wilson, Alan and Hotchkiss, R. A. (1982). Brydges Charles John, Halpenny Frances G., general editor, *Dictionary of Canadian Biography, Volume XI, 1881 to 1890*, Toronto: University of Toronto Press, pp.121-125.