



Title	アメリカ鉄道会社における複会計システム
Author(s)	春日部, 光紀
Citation	経済學研究, 59(1), 55-66
Issue Date	2009-06-11
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/38639
Type	departmental bulletin paper
File Information	59-1_p55-66.pdf



アメリカ鉄道会社における複会計システム

春日部 光紀

序

複会計システム¹⁾は、18世紀末葉以降のイギリス運河・鉄道会社で実践され、1868年鉄道規制法の成立によって制度(法制)化された特異な財務報告体系をいう。形式上の特徴は、通常(単会計)の貸借対照表を資本勘定と一般貸借対照表という独立した財務表に分割することにある。資本勘定は、貸借対照表固定区分を収容し、一般貸借対照表は、貸借対照表流動区分を収容することとなる。その他、収益勘定と純収益勘定を加えた4つの財務表が、複会計システムの基本的構造をなす(図表7)。1868年の制度化後は、公益事業会社を中心に強制適用されたが²⁾、20世紀中葉に行われた公益事業の国有化政策、および1948年会社法の成立により漸次廃止されていった³⁾。

- 1) イギリスで生成した Double Account System は、1868年の制度化ないしはそれ以降の展開を検討している文献が多く、一般的には複会計制度と訳出されている。しかしながら、複会計の源流は、制度化以前の運河・鉄道会社における会計実務に求めることができるため、本稿ではこの点を勘案して複会計システムとする。また L.R.Dicksee は、複会計システムに対する通常の会計を単会計システム(single account system)と呼称している(Lawrence Robert Dicksee, *Advanced Accounting*, Gee & Co., London, 1903, Reprinted ed., Arno Press, New York, 1976, p. 125)。
- 2) 類似の財務構造を有する企業等は、自発的に採用する場合もあった(John Richard Edwards, "The Origins and Evolution of the Double Account System: An Example of Accounting Innovation," *Abacus*, Vol.21, No.1, 1985, p. 19)。

従来、イギリス複会計システムに関しては、欧米のみならず、わが国でも多くの研究がなされてきた⁴⁾。法制上は僅か80年の制度であったが、減価償却と取替法、資本的支出と収益的支出の峻別、運転資本(資金)概念等、近代会計理論形成への影響はきわめて甚大であった。

他方、アメリカ鉄道会社における複会計実務の実態は、未解明の状況にあるといっても過言ではない。イギリス鉄道の伝播にともない莫大な資本がアメリカに流入し、併せて技術、経営組織、会計システム等の移植も生じたが、複会計システムは、アメリカ鉄道会社に継承されなかったと考えられているからである⁵⁾。アメリカの会計規定としては、1910年に州際商業委

3) Edgar Jones, *Accountancy and the British Economy, 1840-1980: the Evolution of Ernst & Whinney*, B.T. Batsford, London, 1981, p. 32.

4) 代表的文献に関しては、参考文献を参照されたい。

5) 中村萬次教授は、アメリカ鉄道会社は州・連邦政府の援助に依存せざるをえず、財務内容を常に監視されていたため、複会計システム採用の必要がなかったとしている(中村萬次『恐慌と会計 - 鉄道会計史の視座 -』晃洋書房, 1997年, 83-84ページ, および中村萬次『会計史断章』萌書房, 2005年, 第5章)。ただし, Pennsylvania Rail Road Companyのトレジャラー報告(1858年)には、複会計思考をみいだせると指摘している(中村萬次『英米鉄道会計史研究』同文館, 1991年, 272-275, 298-299ページ)。また A.M.Sakolski は、イギリス複会計システムを、アメリカ鉄道会計と区別する最大の特徴であるとしている(A.M.Sakolski, "Control of Railroad Accounts in Leading European Countries," *The Quarterly Journal of Economics*, Vol. XXIV, 1910, p. 479)。

員会 (Interstate Commerce Commission, ICC) が、年次報告書の標準化を企図して複会計による様式を提示している。数少ないアメリカ複会計システムの研究も、実際には ICC の会計規定を対象としているのが現状である。しかしながら、1910 年の会計規定以前に、複会計システムを採用したアメリカ鉄道会社は存在しているのである⁶⁾。

本稿は、第一に、イギリス複会計システムに関して、1868 年鉄道規制法の雛形および運河・鉄道会社の複会計実務を追跡し、その構造と機能を析出する。第二に、1910 年以前におけるアメリカ複会計実務の実例として、Norfolk and Western Railway Company を俎上にのせ、その実態を検討する。

イギリス複会計システムの展開

1. 1868年鉄道規制法と複会計システムの構造

イギリスでは、18 世紀初頭の南海会社事件を契機にバブル会社禁止法が制定され (図表 1), 株式会社の利用は著しく困難となっていた。当時の工業企業では、組織形態として partnership が支配的であったが⁷⁾, 産業革命期に飛躍的發展を遂げる運河・鉄道は、工業企業等と比

図表 1 主要なイギリス一般会社法・公益会社法

一般会社法	
1719年	バブル会社禁止法 (Bubble Act)
1825年	バブル会社禁止法廃止法 (Act to Repeal the Bubble Act)
1844年	会社登記法 (An Act for the Registration, Incorporation, and Regulation of Joint Stock Companies)
1855年	有限責任法 (Limited Liability Act)
1856年	株式会社法 (Joint Stock Company Act)
1862年	会社法 (The Companies Act)
1948年	会社法 (The Companies Act)
公益会社法	
1844年	鉄道法 (An Act to Attach Certain Conditions to the Construction of Future Railways)
1845年	会社条款統合法 (The Companies Clauses Consolidation Act)
1845年	鉄道条款統合法 (The Railways Clauses Consolidation Act)
1847年	ガス会社条款統合法 (Gas Works Clauses Act)
1847年	水道会社条款統合法 (Water Works Clauses Act)
1849年	鉄道会計監査特別委員会報告書 (Report of the Select Committee on Audit of Railway Accounts) [†]
1867年	王立鉄道委員会報告書 (Report of Royal Commission on Railways) [†]
1867年	鉄道会社法 (The Railway Companies Act)
1868年	鉄道規制法 (The Regulation of Railways Act)
1871年	ガス事業法 (The Gasworks Clauses Act)
1882年	電気事業法 (The Electric Lighting Act)
1911年	鉄道会社法 (Railway Companies Act)
1921年	鉄道法 (Railway Act)

† 鉄道委員会報告書は、鉄道会計の統一化を企図したものである。

注) すべての法律を網羅しているわけではない。

(出所) John Richard Edwards, *A History of Financial Accounting*, London and New York, Routledge, 1989, pp. 160-162, 市村巧「初期イギリス社会会計法における鉄道規制法 (1868年) の位置づけ」『岡山商大論集』第17巻第3号, 1982年, 80-102 ページ, 菊池祥一郎「イギリス初期複会計制に関する一考察」『経済集志』第38巻第4号, 1969年, 277-289ページをもとに作成。

6) H.R.Hatfield は、この形式 (複会計システム - 筆者注) はアメリカの実務において滅多に (rarely) 利用されていないとしたうえで、Atchison, Topeka and Santa Fe Railway Company において実際に採用されていたと指摘している (Henry Rand Hatfield, *Modern Accounting, Its Principles and Some of Its Problems*, D. Appleton & Co., New York and London, 1909, p.49. 松尾憲橘訳『ハットフィールド近代会計学 - 原理とその問題 -』雄松堂, 1971年, 46 ページ)。アメリカの会計学者である A.C. Littleton や V.K. Zimmerman も複会計に言及しているが、その対象はイギリスである (Ananias Charles Littleton and Vernon Kenneth Zimmerman, *Accounting Theory: Continuity and Change*, Prentice-Hall, Englewood Cliffs, 1962, pp. 82-86. 上田雅通訳『会計理論 - 連続と変化 -』税務経理協会, 1976年, 118-124 ページ)。

7) 千葉準一『英国近代会計制度 - その展開過程の探求 -』中央経済社, 1991年, 118 ページ。

較して建設に巨額の資本を必要とするため、partnership 形態で対応できる規模ではなく、社会的遊休資本を広範に吸収する株式会社の採用は必須となった。1825 年にはバブル会社禁止法廃止法が施行され、1844 年の会社登記法によって準則主義が確立した⁸⁾。とはいえ、運河・鉄道は、事業の公共性に鑑み、依然として議会による特別の許可（個別法）にもとづいて設立しなければならなかった⁹⁾。

イギリス複会計システムは、18 世紀後半からの運河会社、および 19 世紀前半からの鉄道会社による会計実務を楨杆として漸次普及し、1868 年の鉄道規制法（The Regulation of Railways Act）により制度的確立をみる。その後、ガス会社（1871 年）や電力会社（1882 年）にも順次強制適用され、公益事業会社を中心に採用されていった¹⁰⁾。

1868 年鉄道規制法第 3 条は、少なくとも株主総会の 7 日前までに財務諸表等を作成すべきことを要求し、付表（first schedule）で報告書の雛形を掲記している（図表 2）。複会計システムの財務諸表体系としては、No. 4 資本勘定、No. 9 収益勘定、No. 10 純収益勘定、No. 13 一般貸借対照表が中心となる。資本勘定（図表 3）は、貸方に株式資本・借入金・社債等の長期資金による調達源泉を示し、借方に固定資産への投下、すなわち資金の運用形態を示している。固定資産への資本投下は、調達資金の範囲内で実施するのが妥当であり、通常は雛形のように貸方残高となる。当該残高は運転資

本であり、一般貸借対照表借方へ振り替えられる。複会計システムの有用性として、資本的支出と収益的支出の明確な峻別が指摘されており、資本勘定は重要な財務表となる。収益勘定（図表 4）は、鉄道事業による営業収益・営業費用を対応表示し、貸方に旅客・小荷物・馬匹・乗物・郵便物・商品・家畜類・鉱物等の運搬収入を、借方に路線・工場・駅舎の修繕費、機関車の動力費、客車・貨車の修繕費、輸送費、一般費・議会費等を計上している。営業外損益や特別損益が一部含まれているが、基本的に営業損益を算出しており¹¹⁾、残高は、純収益勘定に振り替えられる。純収益勘定（図表 5）は、貸方に前期繰越利益、営業損益、他社からの配当収入、受取利息を、借方に支払利息、リース料等を計上し、配当可能残高は一般貸借対照表に振り替えられる。一般貸借対照表（図表 6）は、貸方に当座預金、手許現金、政府証券、他社鉄道株式（非資本支出）、貯蔵品等を、借方に資本勘定残高、純収益勘定残高、未払配当金、未払利息等を計上している。

複会計システムの勘定体系を簡略化してみると（図表 7）、通常の貸借対照表を資本勘定と一般貸借対照表に分割していることが明瞭となる。一般貸借対照表は、純収益勘定残高が振り替えられるため、留保利益は当該財務表に累積していく。したがって、複会計システムでは、追加投資等を別にすれば、資本勘定は永久に変動しないものと捉えられている。

8) 本間輝雄『イギリス近代株式会社法形成史論』春秋社、1963 年、104-111 ページ。

9) 鉄道建設では、たとえ合理的な路線を計画しても、土地・家屋の買収・移転交渉が難航して建設が遅延することが多い。個別法の取得は煩雑な手続を必要としたが、議会に認可されると土地収用権等の特権を付与されたので、鉄道会社にとっては利点もあった（cf. John Richard Edwards, *A History of Financial Accounting*, Routledge, London and New York, 1989, p. 159）。

10) *Ibid.*, pp. 160-161.

11) 鉄道事業の収支という点を勘案すれば営業損益と考えられるが、複会計システムでは、純収益勘定に計上される財務費用は資本費用であり、配当金と同列に考えられていたため、収益勘定残高は当期純利益的なものと理解されていた（山浦久司「英国会計制度の検討」『会計』第 132 巻第 5 号、1987 年、16-21、31 ページ）。当期純利益の帰属先として債権者と株主を同列にしている点、負債と資本の計上先である貸方を一括して「負債」と表記している事例がみられる点は、当時の鉄道会社にとって企業財務的・管理的思考が重要であったことを伺わせる。

図表 2 1868 年鉄道規制法付表 における報告書

- No. 1 Statement of Capital authorized, and created by the Company
- No. 2 Statement of Stock and Share Capital created, showing the Proportion received
- No. 3 Capital raised by Loans and Debenture Stock
- No. 4 Receipts and Expenditure on Capital Account
- No. 5 Details of Capital Expenditure for Half Year ending
- No. 6 Return on Working Stock
- No. 7 Estimate of Further Expenditure on Capital Account
- No. 8 Capital Powers and other Assets available to meet further Expenditure, as per No. 7
- No. 9 Revenue Account
- No. 10 Net Revenue Account
- No. 11 Proposed Appropriation of available for Dividend
- No. 12 Abstracts
- No. 13 General Balance Sheet
- No. 14 Mileage Statement
- No. 15 Statement of Train Mileage

(出所) Bradshaw's Railway Manual, Shareholders' Guide and Directory, 1869, pp.8-13.

図表 3 資本勘定

[No. 4.] Dr.		RECEIPTS AND EXPENDITURE ON CAPITAL ACCOUNT.		Cr.	
Amount Expended to	Amount Expended during Half-year	Total.	Amount Received to	Amount Received during Half-year	Total.
£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
To expenditure on lines open for traffic (No. 1) ...			By receipts—		
To lines in course of construction (No. 2) ...			Shares and stock, per account (No. 2) ...		
Working stock (No. 3) ...			Loans, per account (No. 3) ...		
Subscriptions to other railways (No. 4) ...			Debenture stock, per account (No. 3) ...		
Docks, steam-boats, and other special items (No. 5) ...			Sundries in detail ...		
To Balance ..					

(出所) Ibid., p.9.

図表 4 収益勘定

[No. 9.] Dr.		REVENUE ACCOUNT.		Cr.	
Half-year ended	£ s. d.	Half-year ended	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
To maintenance of way, works, and stations, see abstract ...		By passengers ...			
" Locomotive power see abstract ...		" Fares, horses, Carriages, etc. ...			
" Carriage and wagon repairs see abstract ...		" Made ...			
" Traffic expenses see abstract ...		" Merchandise ...			
" General charges see abstract ...		" Live stock ...			
" Law charges ...		" Minerals ...			
" Parliamentary expenses ...		" Special and miscellaneous receipts—			
" Compensation (accidents and losses) ...		Such as navigation, steam-boats, roads, transfer fees, &c.			
" Rates and taxes ...		Details.			
" Government duty ...					
" Special and miscellaneous expenses (if any) ...					
" Balance carried to net revenue account ...					

(出所) Ibid., p.10.

図表 5 純収益勘定

[No. 10.] Dr.		NET REVENUE ACCOUNT.		Cr.	
Half-year ended	£ s. d.	Half-year ended	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
To interest on mortgage and debenture loans		By balance brought from last half-year's account			
" Interest on debenture stock ...		" Ditto revenue account No. 9 ...			
" Interest on calls in advance ...		" Dividends on shares in other companies			
" Interest on temporary loans ...		" Bankers and general interest account (if in credit) ...			
" Interest on City Bonds ...		" Special and miscellaneous receipts (if any) ...			
" Interest on banking balances ...		Details to be given			
" General interest account (if in debit) ...					
" Bonds of loaned lines, guarantees, &c. ...					
" Details ...					
" Special and miscellaneous payments (if any) ...					
" Details ...					
" Balance, being payment available for dividend ...					
[See No. 11.]					

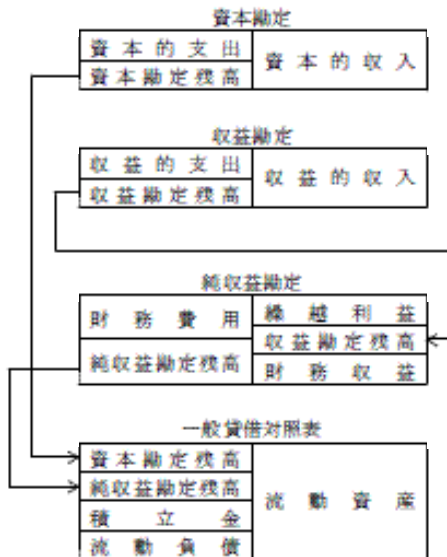
(出所) Ibid., p.11.

図表 6 一般貸借対照表

[No. 13.] Dr.		GENERAL BALANCE SHEET.		Cr.	
£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
To capital account, balance at credit thereof as per account No. 4 ...		By cash at bankers—Current account			
" Net revenue account, balance at credit thereof, as per account No. 10 ...		" Cash on deposit at interest ...			
" General dividends and interest payable or accruing and provided for ...		" Cash invested in consols and government securities ...			
" Temporary loans ...		" Cash invested in shares of other railway companies not charged as capital expenditure ...			
" Joint bonds and other obligations not included in loan capital statement No. 2 ...		" General stores—Stock of materials on hand ...			
" Balance due to bankers ...		" Traffic accounts due to the company ...			
" Debts due to other companies ...		" Amounts due by other companies			
" Amount due to clearing house ...		" Do. do. clearing houses ...			
" Sundry outstanding accounts ...		" Do. do. post-offices ...			
" Fire insurance fund on stations, works, and buildings ...		" Sundry outstanding accounts ...			
" Insurance fund on steamboats ...		" Suspense accounts (if any) to be enumerated ...			
" Special items ...		" Special items ...			

(出所) Ibid., p.12.

図表 7 複会計システムの勘定体系



(出所) 筆者作成。

2. 鉄道規制法以前の会計実践

1868年の鉄道規制法成立以前、複会計システムは、すでに運河・鉄道会社によって実践されていた。鉄道規制法は、15種類におよぶ報告書の作成・開示を要求したが、複会計システムの歴史的機能をより明確にするためには、その生成過程を詳細に検討する必要がある。というのは、「複会計制」(Double Account System)は、実務的には複式会計報告書類制度として機能したのであり、決して純粋な意味での記帳・勘定制度の問題として展開されたわけではない¹²⁾ということが、重要な意味をもつからである。

(1) 運河会社の複会計システム

運河は、建設に多額の資本を必要とし、その大部分を固定資産に吸収される。産業革命期の主要な工業企業が依然として partnership であったのに対して、運河会社は、固定資産の維持・管理という課題に直面したもっとも初期の企業

であったといえる。当時の運河経営は、交通インフラの提供による通行料収入にあり、会社自身が輸送業務を行うことは稀であった¹³⁾。

複会計システムは、企業を財務部門 (financial branch) と営業部門 (operating branch) との二つの部署に分割経営する方式を投影したものである¹⁴⁾。財務部門の作成する財務表が資本勘定であり、営業部門の作成する財務表が収益勘定となる。運河建設には長期間を要するため¹⁵⁾、資金調達から運河完成時までは、資本勘定が公開された。資本勘定は、調達した資本の管理責任 (stewardship) を明示する機能を有していたのである¹⁶⁾。運河の営業が開始されると資本勘定は締め切れ、追加投資等が行われない限り再び公開されることはなかった。その代わりに、営業開始後は、通行料収入や運河の維持・管理にともなう修繕費を中心とする収益勘定が公開されたのである¹⁷⁾。すなわち、運河会社で実践された複会計システムは、建設期間中に資本勘定が公開され、続いて営業開始後に収益勘定 (純収益勘定を含む) が公開されるとともに、資本勘定は締め切れ、基本的に非公開となるのである。また、1800年代になると、残高表 (balance) や一般貸借対照表が追加的に公開されることとなる¹⁸⁾。

複会計システムを採用した運河会社は、複式簿記による記帳を行っており¹⁹⁾、特殊な勘定制度をもっていたわけではない。資本の受託責任を解除するために総勘定元帳から資本関係の勘定を集計したうえで、資本勘定として公開し、同様に、営業開始後は収益関係の勘定を集計したうえで、収益勘定として公開したのである。

13) 村田直樹『近代イギリス会計史研究 - 運河・鉄道会計史 - 』見洋書房、1995年、95ページ。

14) 中村萬次、前掲書、146ページ。

15) 資金提供者には、建設利息の支払いも行われた。

16) J.R. Edwards, *op. cit.*, p. 163.

17) 村田直樹、前掲書、34ページ。

18) 村田直樹、前掲書、62ページ。

19) L.R. Dicksee, *op. cit.*, p. 125.

12) 千葉準一、前掲書、141ページ。

この背景には、運河の利用を含めた安定的な経営を求める永久株主と、運河を投機の対象とする一時株主という資金提供者の出現がある。運河会社は、この利害対立を調整するために、永久株主向けに資本勘定を、一時株主向けに収益勘定を準備したのである。したがって、複会計システムは公表会計システムとして捉えることが重要であるとともに、当初から3つの財務表が同時に公開されたわけではないのである。

(2) 鉄道会社の複会計システム

鉄道会社は、運河会計を継承することとなるが、鉄道業特有の問題によりその会計実務には変化もみられる。複会計システムを最初に採用したのは London and Birmingham Railway Company (以下 L&B 鉄道会社と略称) であり、1838 年下半期には資本勘定、残高表 (後の一般貸借対照表)、収益勘定を公開している²⁰⁾。しかしながら、鉄道会社の多くは、一般貸借対照表の公開に慎重であるとともに、公表会計として多様な形式をとっていた²¹⁾。

先述のように、運河会社は、自社で輸送サービスを提供することは稀であった。運河会社の主要な固定資産は運河そのものであり、船舶等を保有する必要がなかったため、固定資産の変動は稀であったといえる。他方、鉄道会社は輸送サービスを提供しており、機関車、客車、貨車等の車輛も保有しなければならない。その結果として、鉄道会社では、固定資産への追加投資を頻繁に行うこととなり、資本勘定を締め切

ることができなかったのである²²⁾。運河会社と同様、鉄道会社もその建設には長期間を要するため、資本勘定の公開から行われていった。

公表会計としての複会計システムは、運河・鉄道会社の多様な会計実務をつうじて、鉄道規制法へ結実していくこととなる。

アメリカ複会計システムの展開

1 . Norfolk and Western Railway Company の複会計システム

Norfolk and Western Railway Company (以下 N&W 鉄道会社と略称) は、1896 年 9 月 24 日に Virginia 州法のもとで組織された²³⁾。

同社の母体となる Norfolk and Western Railroad Company は 1871 年に成立し、1895 年 12 月 31 日に第 15 期年次報告書を提出している。しかし、1893 年恐慌の影響は甚大で、急速に経営状況は悪化し、同会計期間中の 1895 年 2 月 6 日以降は、管財人の管轄下 (レシーバシップ制) で運営されることとなった (図表 8)。1896 年 10 月 1 日、N&W 鉄道会社は、Norfolk and Western R.R. Co. の再建計画にしたがって、管財人から同社の財産・経営を引き継ぎ、営業を開始した²⁴⁾。定款に定められた会計期末は 6 月末であるため、第 1 期は 9 ヶ月間となっている。

第 1 期年次報告書は、全 68 ページで構成さ

20) 村田直樹、前掲書、93 ページ。

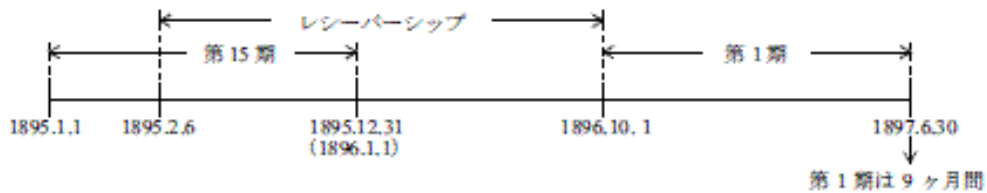
21) 澤登千恵「York and North Midland 鉄道会社の複会計システムの役割」『高松大学紀要』第 50 号、2008 年、6 ページ。また L&B 鉄道会社では、単会計システムと複会計システムを変更して財務報告を行ったが (澤登千恵「19 世紀英国鉄道会社における複会計制度の確立 - L&B 鉄道会社の会計報告書を中心に - 」『高松大学紀要』第 38 号、2002 年、10 ページ)、このような実務が可能だったのは、両システムともに総勘定元帳レベルでは違いがない、すなわち複式簿記を採用していたからである。

22) J.R. Edwards, *op. cit.*, p. 164. L&B 鉄道会社の 1838 年下半期資本勘定は、当該年度の金額欄のみであったが、1839 年上半年期資本勘定は、金額欄が期首繰越額・当期支出額 (貸方は当期収入額)・合計額となり、1868 年鉄道規制法の資本勘定 (図表 3) と同様の形式となった。これは、当期支出・当期収入が継続的に記入されることを意味し、資本勘定を締め切らない証左となる (村田直樹、前掲書、97-101 ページ)。

23) Norfolk and Western Railway Company, *First Annual Report Norfolk and Western Railway Company for Nine Months Ending June, 30, 1897*, p. 5.

24) *Ibid.*, pp. 5-7.

図表8 N & W 鉄道会社の倒産・再建過程



(出所) Norfolk and Western Railway Company, *First Annual Report Norfolk and Western Railway Company for Nine Months Ending June, 30, 1897*, p.5.をもとに作成。

図表9 資本勘定

NORFOLK AND WESTERN RAILWAY COMPANY.					
Dr.			Cr.		
CAPITAL ASSETS.			CAPITAL LIABILITIES.		
COST OF ROAD AND EQUIPMENT:			CAPITAL STOCK:		
Railroad, Franchises and other			Adjustment Preferred.....	\$ 23,000,000 00	
Property.....	\$ 123,737,319 73*		Common.....	65,000,000 00	89,000,000 00
Rolling Stock.....	8,825,866 30		FUNDED DEBT, &c.:		
CAPITAL EXPENDITURE DURING		132,557,126 03	Norfolk and Petersburg Railroad		
NINE MONTHS ENDING JUNE			Company Second Mortgage Bonds	\$ 495,000 00	
30, 1897:			Southside Railroad Company Con-	1,013,300 00	
New Construction.....	\$ 68,246 20		solidated Mortgage Bonds.....	985,000 00	
Improvements and Betterments.....	30,755 93		Virginia and Tennessee Railroad Co.	10,900 00	
Rolling Stock.....	80,581 00		Enlarged Mortgage Bonds.....	1,000,000 00	
Branches and Spurs (Refund Pay-	46,448 59		Six Per Cent. Preferred Stock.....		
ments).....		245,031 72	Fourth Mortgage Bonds.....		
BALANCE CARRIED DOWN.....		3,557,542 25	Norfolk and Western Railroad Co.		
			General Mortgage Six Per Cent.	7,283,000 00	
			Bonds.....	2,000,000 00	
			New River Division First Mort-	5,000,000 00	
			gage Six Per Cent. Bonds.....	5,000,000 00	
			Improvement and Extension	600,000 00	
			Mortgage Six Per Cent. Bonds...		
			Scioto Valley and New England		
			Railroad Company First Mort-		
			gage Four Per Cent. Bonds.....		
			Columbus Connecting and Termi-		
			nal Railroad Company Five Per		
			Cent. Mortgage Bonds.....		
			Norfolk and Western Railway Co.		
			First Consolidated Mortgage Four		
			Per Cent. Gold Bonds.....	23,322,500 00	46,710,700 00
			EQUIPMENT LIENS:		
			Norfolk and Western Railroad Co.		
			Equipment Mtg. Bonds of 1888...	\$ 6,000 00	
			Car-Trust Certificates of 1892.....	319,000 00	
			Car-Trust Bonds of 1893.....	325,000 00	650,000 00
					\$ 136,360,700 00

* NOTE.—This amount may be increased by unliquidated liabilities of the Receivers in respect of disputed claims amounting to about \$125,000. On the other hand, a further amount, estimated at about \$8,000, will probably be received from the Reorganization Committee.

注) 表題は一般貸借対照表となっているが、記載内容から本稿では資本勘定と呼称する。

(出所) *Ibid.*, p.18.

れ、詳細な情報を提供している。最初に会社成立の経緯、会社財産、資本金、負債、財務、営業マイル等の説明があり、報告式による損益計算 (earnings and expenses) が12ページに示されている。財務諸表は、17ページから掲載されている。

N&W 鉄道会社では、貸借対照表を2つの財務表に分割し、18ページと19ページに掲記している。通常、イギリス複会計システムであれば資本勘定とする財務表を、同社では一般貸借対照表 (General Balance Sheet) としている (図表9、以下資本勘定と呼称)。借方には軌道、

フランチャイズ、車輛 (rolling stock)、当会計期間の資金的支出等の固定資産が、貸方には資本金 (capital stock) と固定負債 (funded debt) 等が列記されている。再建計画では、授權資本総額を89,000,000ドル、内訳を普通株式660,000株 (66,000,000ドル)、優先株式230,000株 (23,000,000ドル) としており²⁵⁾、全額を発行している。記載内容からみると、当該財務表は資本勘定であり、貸方残高3,557,542.25ドルは運転資本となる。損益計算

25) *Ibid.*, p. 7.

図表 10 収益勘定・純収益勘定

NORFOLK AND WESTERN RAILWAY COMPANY.			
Dr.		Income Account for Nine Months Ending June 30, 1897.	
		Cr.	
OPERATING EXPENSES:		EARNINGS:	
Maintenance of Way.....	\$994,720 33	Freight.....	\$6,518,915 92
Maintenance of Engines.....	1,084,571 97	Passenger.....	902,194 44
Maintenance of Cars.....	709,670 80	Mail.....	136,453 09
Conducting Transportation.....	2,184,233 51	Express.....	108,433 84
General Expenses.....	203,282 36	Miscellaneous	66,131 77
Commercial Department.....	205,022 81		7,732,159 06
	5,381,501 78		
TAXES.....	246,333 58		
BALANCE CARRIED TO NET IN-			
COME ACCOUNT	2,104,123 70		
	\$7,732,159 06		\$7,732,159 06
NET INCOME ACCOUNT.			
INTEREST ON FUNDED DEBT.....	\$1,619,958 91	BALANCE FROM INCOME ACCOUNT.....	\$2,104,123 70
INTEREST ON CAR-TRUST CERTIFICATES AND		DIVIDENDS, INTEREST, &C.....	16,181 97
BONDS	25,187 50		
ADVANCES TO SUBSIDIARY COMPANIES WRITTEN			
OFF.....	15,310 98		
SURPLUS CARRIED TO GENERAL BALANCE SHEET	459,848 28		
	\$2,120,305 67		\$2,120,305 67

(出所) Ibid., p.17.

は、2つの財務表で行われている(図表10)。上段は収益勘定であり、鉄道事業の損益を算出している。下段は純収益勘定であり、残高は一般貸借対照表に相当する財務表(以下、一般貸借対照表と呼称)に振り替えられている(図表11)。

一般貸借対照表は、借方に自己株式、有価証券、売掛金、前払金、貯蔵品、現金等の流動資産を、貸方に未払利息、買掛金、未払税金、準備金等の流動負債を列記しており、借方を負債項目・貸方を資産項目とするイギリス式ではない。当該財務表は、表題が付されていないため、基本的には通常(単会計)の貸借対照表を紙幅の関係で2ページに分割したものとも考えられる。純収益勘定の借方末尾では、表記上、残高の振替先を一般貸借対照表(surplus carried to general balance sheet)としているからである。

しかしながら、N&W鉄道会社の財務諸表は、複会計思考を反映したものと考えることができる。第一に、資本勘定で算出した残高3,557,542.25ドルを、一般貸借対照表貸方では資本勘定からの残高(balance from capital account)として移記している²⁶⁾。第二に、純収益勘定残高の振替先が一般貸借対照表貸方と

なっており、資本金勘定の直下に記載されていないため、資本勘定は、固定資産の永続性という複会計システムの機能を保持している。第三に、一般貸借対照表に表題は付されていないが、会社名を明記しており、独立した財務表と捉えることも可能だからである。

Henry Rand Hatfieldは、アメリカ鉄道会社の複会計実務に言及した数少ない研究者であるが、1902年6月30日にAtchison, Topeka and Santa Fe Railway Company(以下AT&SF鉄道会社と略称)の公表した財務諸表を複会計の実例として紹介している²⁷⁾。AT&SF鉄道会社の資本勘定と一般貸借対照表は、表題としては一般貸借対照表として纏められており、些細な点を除外すればN&W鉄道会社の形式と同様である²⁸⁾。AT&SF鉄道会社の一般貸借対照表に関してH.R.Hatfieldは、通常、議会で制定された会社報告書のように、二つの部分に別々の表題が付されていないが、複会計様式

26) 第6期年次報告書では、通常の貸借対照表となり残高も算出していない(Norfolk and Western Railway Company, Sixth Annual Report Norfolk and Western Railway Company for the Fiscal Year Ending June 30th, 1902, pp.22-23)。

図表 11 一般貸借対照表

Dr.		NORFOLK AND WESTERN RAILWAY COMPANY.		Cr.	
CURRENT ASSETS.			CURRENT LIABILITIES.		
COMPANY'S SECURITIES IN THE TREASURY:			BALANCE FROM CAPITAL		
Adjustment Preferred			ACCOUNT.....		\$ 3,557,542 25
Stock.....	\$ 308,939 00		INTEREST ON FUNDED		
Common Stock.....	1,620,612 50		DEBT, ACCRUED.....		644,304 00
First Consolidated			ACCOUNTS PAYABLE:		
Mortgage Bonds.....	467,850 00	2,397,401 50	Pay Rolls.....	\$ 373,969 33	
			Audited Vouchers.....	191,436 75	
			Individuals and Com-		
			panies.....	86,589 78	
INVESTMENTS IN OTHER COMPANIES.....		251,802 50			651,995 86
ACCOUNTS RECEIVABLE:			TAXES ACCRUED.....		83,761 22
Station Agents.....	\$ 184,765 36		RESERVE FUNDS:		
U. S. Government.....	47,095 72		Equipment Renewal.....	\$ 95,722 47	
Individuals and Com-			Rail Renewal.....	47,324 14	
panies.....	351,317 05	583,178 13	Casualty.....	56,000 00	
INSURANCE AND LICENSES			Inventory Adjustment Ac-		199,046 61
PAID IN ADVANCE.....		32,702 29	count.....		29,256 43
MATERIALS AND SUPPLIES.....		570,896 53	PROFIT AND LOSS:		
CONDEMNED EQUIPMENT			Surplus.....		459,848 28
ACQUIRED WITH THE					
ROAD.....		70,178 54			
CASH.....		1,719,595 16			
		\$ 5,625,754 65			\$ 5,625,754 65

We hereby certify that we have examined the foregoing Balance Sheet and relative Income Account with the books of the Company, and that we find the same to be correct.
September 13, 1897.

PRICE, WATERHOUSE & Co., Auditors,
LONDON, NEW YORK AND CHICAGO.

注) 表題は付されていないが、本稿では一般貸借対照表と呼称する。

(出所) *Ibid.*, p.19.

によるものであるとしている²⁹⁾。

27) H.R.Hatfield, *op. cit.*, pp. 49, 60-61, 184. 松尾憲橋訳, 前掲書, 46, 56-57, 178-179 ページ。
H.R.Hatfield の指摘した AT & SF 鉄道会社の一般貸借対照表は、第 7 期 (1902 年 6 月 30 日) の財務表であるが、同社は、再建第 1 期 (1896 年 6 月 30 日) から複会計を採用している (Atchison, Topeka and Santa Fe Railway Company, *First Annual Report of Atchison, Topeka & Santa Fe Railway Company for Six Month Ending, June 30, 1896*, pp. 22-23)。なお、再建前最後の第 21 期年次報告書 (1893 年 6 月 30 日) では、複会計は採用されていない (Atchison, Topeka and Santa Fe Railroad Company, *Twnty-First Annual Report of the Board of Directors to the Stockholders of the Atchison, Topeka & Santa Fe Railroad Company, For the Fiscal Year Ended, June 30, 1893*, pp. 20-23)。

28) AT & SF 鉄道会社では、一般貸借対照表に相当する財務表に会社名も付してあらず、形式的にはページ数の関係で分割したものとなっている。ただし、N & W 鉄道会社と同様に残高 (運転資本) は算出しており、複会計思考が看取される。

29) *Ibid.*, p. 67. 松尾憲橋訳, 前掲書, 65 ページ。

2. 複会計システムの形式と内容

イギリス運河・鉄道会社の複会計実務は多様であったが、長期の建設期間と株主層の分化は、基本的に資本勘定・収益勘定 (純収益勘定)・一般貸借対照表という順序での公表を要請していった。したがって、1868 年鉄道規制法で制度化されたとはいえ、歴史的経緯から資本勘定と一般貸借対照表とが独立した財務表となるのは必然であり、イギリス複会計システムの形式的特徴となっている。

アメリカ鉄道は、南北戦争以降に飛躍的な発展を遂げた一方で、19 世紀後半には恐慌が頻発し、巨大鉄道を含む多くの鉄道会社が倒産した。複会計を採用したと考えられる鉄道会社は数社存在しているが、それらは再編後の会計システムとして複会計を採用している³⁰⁾。アメリ

30) Norfolk and Western Railway Company は 1897 年 (第 1 期), Chicago Great Western Railway Company は 1893 年 (第 1 期), Atchison, Topeka and Santa Fe Railway Company は 1896 年 (第 1 期) に複会計システムを導入しており、いずれも第 1 期年次報告書である。

力鉄道会社では、資本勘定・一般貸借対照表・収益勘定・純収益勘定による財務報告が当初から想定されていたこととなる。そのため N&W 鉄道会社や AT&SF 鉄道会社の複会計実務にみられるように、資本勘定と一般貸借対照表をひとつの財務表として纏め、内部的に独立させるという可能性が生じる。

Lawrence Robert Dicksee は、企業によっては、(運転資本残高とともに) 会社の固定資産と固定負債という第一の部分と、流動資産、運転資本および流動負債という第二の部分とに分類することが有用な場合があり、このライン (line) で貸借対照表を分離する企業は、複会計システムを採用しているとする³¹⁾。すなわち、流動区分と固定区分の分離さえ達成していれば、通常の貸借対照表における内部区分であっても複会計と判断しているのである³²⁾。これに対して A.M.Sakolski は、そもそも資本と収益の適正な区別は、すべての会計に共通する基本原理であるため、貸借対照表の単なる (内部的 - 筆者注) 分離では複会計とはいえず、固定資産・負債項目を一般貸借対照表から除外する (exclude) 必要があるとしている³³⁾。イギリス複会計システムの歴史的展開を敷衍すれば、たしかに「複会計制」は固定資産・負債と流動資産・負債との計算書類上における区分表示の制度ではなく³⁴⁾、貸借対照表内部区分は議論の余地が

あるといえるだろう。

しかしながら、イギリス複会計の経験を継承したアメリカ鉄道会社の場合は、状況が異なる。先述の N&W 鉄道会社では、再編第 1 期に複会計システムを導入しており、複会計システムの特質を維持しながらも、新たな展開をみせているのである。貸借対照表内部区分による複会計システムは、「複会計制」の歴史的消長として、その後の展開過程を理解するうえで重要となるのである³⁵⁾。

結語

従来、アメリカ複会計システムは、特に企業での会計実務に関して、充分に実証されていない状況にあった。そこで本稿では、N&W 鉄道会社を俎上にのせ、アメリカ鉄道会社における複会計実務の構造的特徴を検討した。

イギリス運河・鉄道会社は、多様化する利害関係者に対応するため、順次、必要となる財務表を公開していった。複会計システムを構成する財務表は、各々が独立したものとして作成されたのである。したがって、運河・鉄道会社の会計実務を勘案すると、貸借対照表内部区分による複会計システムは、イギリスに関しては妥当ではない。

他方、アメリカ鉄道会社は、新たな会計システムとして複会計を導入したという経緯がある。N&W 鉄道会社の複会計システムは、第一に資本勘定で残高 (運転資本) を算出していること、第二に資本勘定の永続性を保持していること、第三に、形式的には貸借対照表内部区分によるものであるが、ある程度の独立性を備えていること等から、イギリス複会計思考を継承しながら

31) L.R. Dicksee, *op. cit.*, pp. 125-126.

32) A.C. Littleton と V.K. Zimmerman は、貸借対照表上部の左側に株式資本と借入資本、右側に永久資産と残高、下部の左側に残高、営業債務、配当可能利益、右側に営業債権、機械、棚卸資産、現金等の営業用資産を配置すると記述し、L.R. Dicksee と同様の見解を示している (A.C. Littleton and V.K. Zimmerman, *op. cit.*, p. 82. 上田雅通訳、前掲書、118 ページ)。また、貸借対照表内部区分と複会計との関係については、菊池祥一郎「イギリス初期複会計制に関する一考察」『経済集志』第 38 巻第 4 号、1969 年、277-280 ページ、および千葉準一、前掲書、152-153 ページを参照されたい。

33) A.M. Sakolski, *op. cit.*, p. 480.

34) 千葉準一、前掲書、153 ページ。

35) 千葉準一、前掲書、153 ページ。なお、教授が指定される展開過程は、いうまでもなくイギリス複会計システムであるが、それを継承したアメリカ複会計システムの歴史的展開も対象になりうると考える。

らアメリカ複会計システムを展開していったと考えられる。特に貸借対照表内部区分は、アメリカ鉄道会社を前提とすれば、複会計システムと判断する障壁とはならないと考えられる。むしろ、純収益勘定残高の振替先が、資本勘定貸方（図表9）における資本金勘定の直下に記載されていないという第二の点に注目したい。

固定性配列法では、貸方の列記にいくつかの方法がある。一般的には、固定負債、流動負債・資本という順序であるが、本来は資本・固定負債・流動負債となる。仮に資本を最初に列記する場合、通常であれば留保利益は資本の直下に記載される。ところが、この記載方法の場合に貸借対照表内部区分を採用すると、複会計システムにおける資本勘定とはならない。反対に、留保利益を一般貸借対照表（貸借対照表内部区分では貸方末尾）に計上すると、資本と留保利益が離れて記載されるため、一瞥すると理解しがたい配列となるが、これは複会計思考を反映した結果と考えられるのである。

最後に、中村萬次教授は、1910年のICCによる複会計規定に関して、従属会社および子会社投資を明確に分類表示し、これらを結合して連結財務諸表を作成し、アメリカ独自の「再編成会計」を確立したとしている³⁶⁾。実際、N&W鉄道会社は、再編後の会計システムとして、複会計と同時に連結会計を導入している。連結会計がアメリカで生成・発展してきたことを考慮すれば、複会計と連結会計との交渉は、アメリカ複会計システム固有の課題を生じた可能性がある。

付記

本稿は、平成18年度科学研究費補助金・若手研究（B）課題番号18730287による研究成果の一部である。

参考文献

- Atchison, Topeka and Santa Fe Railway Company (1896), *First Annual Report of Atchison, Topeka & Santa Fe Railway Company for Six Month Ending, June 30*.
- Atchison, Topeka and Santa Fe Railroad Company (1893), *Twnty-First Annual Report of the Board of Directors to the Stockholders of the Atchison, Topeka & Santa Fe Railroad Company, For the Fiscal Year Ended, June 30*.
- 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。
- Dicksee, Lawrence Robert (1976), *Advanced Accounting*, Gee & Co., London 1903, Reprinted ed., Arno Press, New York.
- （1976）*Depreciation, Reserves and Reserve Funds*, Gee & Co., London 1903, Reprinted ed., Arno Press, New York.
- 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.
- （1989）*A History of Financial Accounting*, Routledge, London and New York.
- 江原龍一（1958）「複会計制度における歴史的発展の一考察について」『経済経営論集』第12号、21-57ページ。
- Hatfield, Henry Rand (1909), *Modern Accounting, Its Principles and Some of Its Problems*, D. Appleton & Co., New York and London. 松尾憲橘訳（1971）『ハットフィールド近代会計学 - 原理とその問題 - 』雄松堂。
- 市村巧（1978）「複会計制と固定資産会計」『商学研究科紀要』第6号、53-68ページ。
- （1982）「初期イギリス社会会計法における鉄道規制法（1868年）の位置づけ」『岡山商大論集』第17巻第3号、79-102ページ。
- Jones, Edgar (1981), *Accountancy and the British Economy, 1840-1980: the Evolution of Ernst & Whinney*, B.T. Batsford, London.

36) 中村萬次、前掲書、242-243ページ。

上村久雄 (1959) 「複会計制度への一省察 - 特にその生成事情と会計思考について - 」『会計』第 75 巻第 3 号, 79-101 ページ。

—— (1959) 「複会計制度研究ノート - 複会計制度における費用概念 - 」『企業経営研究 IV』神戸大学経済経営研究所, 185-192 ページ。

菊池祥一郎 (1969) 「イギリス初期複会計制に関する一考察」『経済集志』第 38 巻第 4 号, 277-294 ページ。

木村俊一 (1965) 「複会計制度について」『商学研究』第 13 巻第 1 号, 61-74 ページ。

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 ページ。

—— (1979) 「資金会計の原計」『会計』第 115 巻第 3 号, 76-90 ページ。

黒澤清 (1964) 『近代会計学 (改訂増補版)』春秋社。

本間輝雄 (1963) 『イギリス近代株式会社法形成史論』春秋社。

Littleton, Ananias Charles, and Vernon Kenneth Zimmerman (1962) *Accounting Theory: Continuity and Change*, Prentice-Hall, Englewood Cliffs.
上田雅通訳 (1976) 『会計理論 - 連続と変化 - 』税務経理協会。

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。

—— (2001) 『鉄道会計発達史論』日本経済評論社。

中村萬次 (1991) 『英米鉄道会計史研究』同文館。

—— (1997) 『恐慌と会計 - 鉄道会計史の視座 - 』晃洋書房。

—— (1981) 「近代会計理論形成の制度的潮流」松尾憲橘責任編集『理論会計学』体系近代会計学 XIV, 中央経済社, 241-286 ページ。

—— (2005) 『会計史断章』萌書房。

新田忠誓 (1986) 「複会計制度と流動資産負債区分の

意味について」『三田商学研究』第 29 巻第 5 号, 131-143 ページ。

Norfolk and Western Railway Company (1897) *First Annual Report Norfolk and Western Railway Company for Nine Months Ending June*, 30.

—— (1902) *Sixth Annual Report Norfolk and Western Railway Company for the Fiscal Year Ending June 30th*.

Pollins, Harold (1956) "Aspects of Railway Accounting before 1868", in A. C. Littleton and B. S. Yamey ed., *Studies in the History of Accounting*, Sweet & Maxwell, London, pp. 332-355.

Sakolski, A. M. (1910) "Control of Railroad Accounts in Leading European Countries", *The Quarterly Journal of Economics*, Vol. XXIV, pp. 471-498.

澤登千恵 (2002) 「19 世紀英国鉄道会社における複会計制度の確立 - L&B 鉄道会社の会計報告書を中心に - 」『高松大学紀要』第 38 号, 1-16 ページ。

—— (2008) 「York and North Midland 鉄道会社の複会計システムの役割」『高松大学紀要』第 50 号, 1-20 ページ。

染谷恭次郎 (1986) 「複会計制と固定資産会計」『早稲田商学』第 314・315 合併号, 1-12 ページ。

東山栄次 (1998) 「イギリス複会計制のもとでの財務諸表について」『会計』第 133 巻第 3 号, 35-59 ページ。

土田三千雄 (1953) 「複会計制度とその運用」『青山経済論集』第 4 巻第 4 号, 259-295 ページ。

山浦久司 (1987) 「英国会計制度の検討」『会計』第 132 巻第 5 号, 15-34 ページ。

油谷従爾 (1969) 「英国鉄道会計の史的考察 - 一八六八年法制定の鉄道を中心として - 」『政経論叢』第 10 号, 109-148 ページ。