



Title	Atchison, Topeka and Santa Fe 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, 61(1/2), 41-59
Issue Date	2011-09-08
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/47160
Type	departmental bulletin paper
File Information	ES_61(1-2)_041.pdf



Atchison, Topeka and Santa Fe 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, 以下、複会計と表記)は、形式上、貸借対照表を固定区分である資本勘定と流動区分である一般貸借対照表に分割し、収益勘定(損益計算書)をあわせた3表を基本財務諸表として公表する特異な財務報告体系である。18世紀前半にイギリス運河・鉄道会社で生成した複会計は、1868年の制度化をへて、水道・ガス会社等の公益事業会社を中心に普及していった¹⁾。

一方、南北戦争以降のアメリカ鉄道は、飛躍的な工業化を反映して急速に拡大していった。また1850年代以降は、州政府による鉄道経営の行き詰まりや自由企業礼賛の風潮が高揚し、鉄道業は私企業的形態に変化していった²⁾。その結果として、鉄道会社間の競争は過度に激化し、路線の新設、他鉄道会社の吸収・合併、運賃競争(差別運賃政策)、政治家や裁判官の買収等、あらゆる手段が利用された。鉄道会社は、独自の大規模な「鉄道システム」(railway system)を形成することで競争への対応を画策したが³⁾、

そのための社債や水割り株式の発行による弾力的な財務政策は、固定費の負担を一層増大させ、財務健全性を脆弱にしていった。

アメリカ鉄道会社は、物的面だけでなく、列車の運行や管理方法等、多くの技術・知識をイギリスから吸収した。この時期、イギリスの会計実務もアメリカに多大な影響を与えたと考えられる。

既存研究では、アメリカ鉄道会社の複会計にほとんど言及しておらず、十分に解明されてこなかった⁴⁾。しかしながら、実際の年次報告書を検討すると、特に1893年恐慌を契機として、倒産鉄道会社の再建後第1期に複会計を採用していたと考えられる事例が散見される。本稿では、アメリカ巨大鉄道会社の年次報告書を狙いにのせ、複会計の実態を分析する。併せて、再建後第1期には、複会計と同時に連結会計を導入していたと考えられることから、その実態と両者の関係を検討していく。

II Atchison, Topeka and Santa Fe Ry. Co.⁵⁾ の複会計

1. 概要

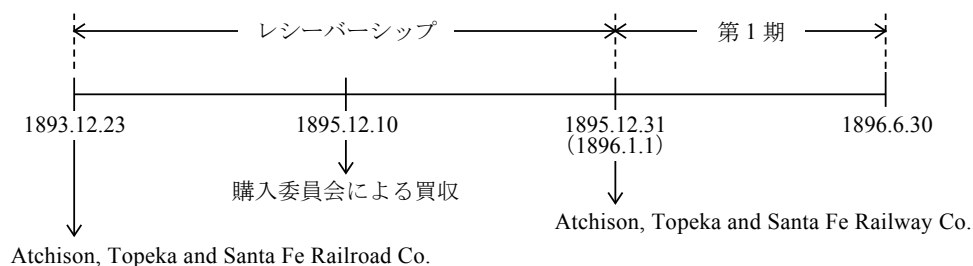
Cyrus K. Holiday は、1859年にKansas州の

- 1) 複会計は、第2次大戦後の労働党政権による公益事業国有化政策(千葉準『英国近代会計制度－その展開過程の探求－』中央経済社、1991年、141ページ)や1948年会社法の成立(Edgar Jones, *Accountancy and the British Economy, 1840-1980: the Evolution of Ernst & Whinney*, London: B.T. Batsford, 1981, p.32)により、漸次廃止されていった。
- 2) 小澤治郎『アメリカ鉄道業の展開』ミネルヴァ書房、1992年、7ページ。
- 3) 佐合紘一『企業財務と証券市場－アメリカ株式会

社金融の成立－』同文館、1986年、50ページ。

- 4) 複会計の既存研究に関しては、拙稿「アメリカ鉄道会社における複会計システム」『経済学研究』北海道大学、第59巻第1号、2009年、55-56ページを参照されたい。
- 5) 本稿では、文脈上重要である場合を除いて、“Railroad”を“R.R.”、“Railway”を“Ry.”と略記する。

図表 1 ATSF 鉄道の倒産・再建過程



(出所)筆者作成。

勅許を取得して Atchison, Topeka R.R. Co. を設立した。州内の郡区(township)を結合する約 40 マイルの鉄道であったが、財務的困窮や南北戦争の勃発による経済的動乱の結果、発起人は鉄道建設を継続することが困難となり、1863 年に勅許を譲渡した。その後、New Mexico 州の首都 Santa Fe まで伸張したのを契機に、会社名を Atchison, Topeka and Santa Fe R.R. Co. (以下、ATSFR.R.Co. と略称)とした⁶⁾。同社は、アメリカでもっとも巨大で収益性のある鉄道会社となった⁷⁾。

しかし、19 世紀後半の周期的恐慌や資本間競争の激化により、ATSFR.R.Co. は固定費の圧迫⁸⁾に耐えられず 1893 年に倒産し⁹⁾、破産管

財人(receiver)の主導で再建されることとなった(図表 1)。1893 年恐慌では、76 社が破産管財人の統制下におかれ、その中には Reading, Erie, Northern Pacific, Union Pacific, そして Atchison という巨大鉄道会社が含まれていた¹⁰⁾。ATSFR.R.Co. のレシーバシップ制は、同年 12 月 23 日から 1895 年 12 月 31 日まで実施された。競売となった資産は、再建計画にもとづいて組織された共同執行再編委員会(Joint Executive Reorganization Committee)を代表する購入委員会(Purchasing Committee)により、1895 年 12 月 10 日に購入されることとなった¹¹⁾。新会社は、社名を Atchison, Topeka and Santa Fe Railroad Co. から Atchison, Topeka and Santa Fe Railway Co. (以下、ATSF 鉄道会社と略称)へと変更し、1896 年 1 月 1 日から営業を開始した¹²⁾。

6) Salmon Frederick Van Oss, *American Railroads as Investments*, New York: G.P. Putnam's Sons, 1893, reprinted by New York: Arno Press, 1977, p.558.

7) Keith L. Bryant, Jr. ed., *Railroads in the Age of Regulation, 1900-1980, Encyclopedia of American Business History and Biography*, New York: Facts on File, 1988, p.11.

8) ATSFR.R.Co. は、1884 年から 1888 年にかけて、2,799 マイルから 7,010 マイルに拡張した。同期間に株式は 60,670,000 ドルから 75,000,000 ドルに増加したが、社債は 48,260,000 ドルから 163,690,000 ドルに増加した (Keith L. Bryant Jr., *History of the Atchison, Topeka and Santa Fe Railway*, New York: Macmillan, 1974, pp.148-149)。

9) 同社は、1889 年にも倒産を経験している (Stuart Daggett, *Railroad Reorganization*, Cambridge: Harvard University Press, 1908, reprinted by New York: Augustus M. Kerrey, 1967, p.192)。

財務体質の改善は、1889 年の倒産後も順調には進まなかったといえる。

10) E. G. Campbell, *The Reorganization of the American Railroad System, 1893-1900*, New York: Columbia University Press, 1938, reprinted by New York: AMS, 1968, p.303. ATSFR.R.Co. に限らず、鉄道会社は全体として流動資産をほとんどもっておらず、財務流動性は常に逼迫していた (小澤治郎, 前掲書, 27 ページ)。

11) Atchison, Topeka and Santa Fe Ry. Co., *First Annual Report of Atchison, Topeka & Santa Fe Railway Company for Six Month Ending, June 30, 1896*, p.4.

12) 再編成過程に関しては、中村萬次『恐慌と会計－鉄道会計史の視座－』晃洋書房、1997 年、143-148

2. 第 21 期年次報告書¹³⁾

ATSFRR.Co.の年次報告書は非常に詳細なものであり、第21期も全体は127ページとなっている¹⁴⁾。貸借対照表(*general account*)は、固定性配列法を採用し、20-23ページに掲記されている(図表2)。借方を財産(*resources*)、貸方を負債(*liabilities*)として分類し、20ページに固定資産、21ページに資本金と固定負債を記載している。末尾では、借方332,404,319.05ドルと貸方342,056,537.57ドルの繰越額(*amount carried forward*)が算出されている。22、23ページでは、当該金額を繰越額(*amount brought forward*)として受け入れ、流動資産・流動負債

を中心に記載している。

固定資産・負債と流動資産・負債というグルーピングにはなっているが、貸借繰越金額が一致していないことから、この貸借対照表は紙幅の関係で単純に4分割されたにすぎないといえる。複会計による資本勘定であれば、残高として運転資本を算出し、これを一般貸借対照表に振り替える必要があるが、ATSFR.R.Co.の貸借対照表ではそれがなされていない¹⁵⁾。したがって、複会計による資本勘定・一般貸借対照表の形式を具備しているとはいえない。

損益計算書(general income account)は報告式で作成され、末尾の 3,145,004.21 ドルが貸借

圖表2 貸借对照表

20	ATCHISON, TOPEKA & SANTA FE GENERAL ACCOUNT, RESOURCES. CAPITAL. FRANCHISES AND PROPERTY, : PERMANENT INVESTMENTS : : OTHER INVESTMENTS : : <i>Amount carried forward,.....</i> \$ 332,404,319.05	RAILROAD CO.—CONSOLIDATED SYSTEM. 21 JUNE 30, 1893. LIABILITIES. CAPITAL. CAPITAL STOCK. : FUNDED DEBT : : : : <i>Amount carried forward,.....</i> \$ 342,056,537.57
22	ATCHISON, TOPEKA & SANTA FE GENERAL ACCOUNT, <i>Amount brought forward,.....</i> \$ 332,404,319.05 DEFERRED. : CURRENT. : <u>\$ 366,499,831.15</u>	RAILROAD CO.—CONSOLIDATED SYSTEM. 23 JUNE 30, 1893 (Continued) . <i>Amount brought forward,.....</i> \$ 342,056,537.57 CURRENT. : INCOME AND SURPLUS. : <u>\$ 366,499,831.15</u>

(出所) Atchison, Topeka and Santa Fe R.R. Co., *Twenty-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.

ページを参照されたい。

13) 第 21 期年次報告書(1893 年 6 月 30 日)は、倒産以前の最終報告書である。

14) 同社は、会計史の観点からすると数多くの論点があるといえるが、本稿では複会計・連結会計を中

心に検討していく。

15) 複会計では、資本勘定残高(運転資本)と収益勘定残高(配当可能残高)は、ともに一般貸借対照表に振り替えられる。

図表 3 損益計算書

ATCHISON, TOPEKA & SANTA FE SYSTEM—FINANCIAL EXHIBITS.

33

F.—GENERAL ACCOUNT, JUNE 30, 1893.

ATCHISON, TOPEKA & SANTA FE RAILROAD CO.—CONSOLIDATED SYSTEM.

(OPERATIONS ST. LOUIS, KANSAS CITY & COLORADO R.R. CO., THE COLORADO MIDLAND RY. CO., AND ONE-HALF ATLANTIC & PACIFIC R.R. CO., NOT INCLUDED.)

FOR CONSOLIDATED INCOME ACCOUNT, INCLUDING RESULTS FROM THESE PROPERTIES, SEE PAGE 35.)

GENERAL INCOME ACCOUNT.

FOR YEAR ENDING JUNE 30, 1893.

EARNINGS.		
TRAFFIC:		
Freight,	\$25,854,384 96	
Passenger,	7,946,829 38	
U. S. Mails,	827,119 78	
Express,	930,732 76	
Miscellaneous,	1,742,704 46	
GROSS EARNINGS FROM OPERATIONS,		\$37,301,771 34
OPERATING AND GENERAL EXPENSES,		25,174,905 14
NET EARNINGS,		12,126,866 20
DEDUCT		
Discount on Net Earnings of the Sonora Ry., included above in Mexican Currency, reducing same to United States Currency,	47,187 65	
Expenses Sonora Ry.—General,	13,252 95	60,440 60
DEDUCT:		
Payment to St. Louis & San Francisco Ry. Co. under agreement of Oct. 5, 1886,		12,066,425 60
		342,164 28
		11,724,261 32
ADD—RECEIPTS FROM OTHER SOURCES:		
Income from Investments,	707,982 53	
Sonora Subsidy,	250,000 00	
Sundry Profits,	23,767 57	
LESS:		
General Interest and Discount (Net), \$93,875 39	981,750 10	
Loss from Operating Las Vegas Hot Springs Property, 43,972 58	137,847 97	843,902 13
Balance,		12,568,163 45
DIRECT FIXED CHARGES:		
Taxes,	1,105,827 17	
Rental of Track,	334,853 25	
Rental of Rolling Stock,	210,834 44	
Interest on Bonds:		
A., T. & S. F. R.R. Co. Guarantee Fund Notes, \$420,000 00		
“ “ 4% Gen'l Mtg. Bonds, \$5,189,392 00		
Less: Interest on Bonds owned by Co., 67,484 00	5,121,908 00	
A., T. & S. F. R.R. Co. 2d Mtg. 4% Bonds, \$2,151,020 00		
Less: Interest on Bonds owned by Co., 11,763 62	2,139,256 38	
Chicago & St. Louis Ry. Co. 1st Mortgage Bonds, 90,000 00		
St. Joseph, St. Louis & Santa Fe Ry. Co. 1st Mtg. Bonds, 480 00	7,771,644 38	9,423,159 24
BALANCE AS PER GENERAL ACCOUNT:		\$3,145,004 21

(出所) Ibid., p.33.

対照表(23 ページ)に振り替えられている(図表 3)。ATSFR.Co. では、通常の財務諸表形式を採用していたといえる。

3. 第1期年次報告書

ATSFR.R.Co. は、1896 年 1 月 1 日に ATSF 鉄道会社として再建された。各年の 6 月 30 日を会計年度末とすることを定款で定めていたため、第1期は1896年1月1日から1896年6月30日までの半年間となっている。年次報告書は48ページで構成されており、倒産以前と比較するとその分量はかなり減少している¹⁶⁾。最初に取締役会、執行委員会、本社幹部の氏名が記載されている。年次報告書の末尾(42-48 ページ)には、レシーバーシップ期間における財政状態と経営成績の概要が説明されている。

第1期年次報告書は、19 ページから各種統計資料が始まり、貸借対照表は22-23 ページに掲記されている。表題は一般貸借対照表(general balance sheet)となっており、借方を資産(assets)、資本を含む貸方を負債(liabilities)として分類している。勘定科目は、

固定制配列法によっている。

一瞥すると、倒産以前の貸借対照表(図表2)と同様に、紙幅の関係から複数ページに掲記されているようにみえるが、仔細に検討すると、倒産以前とは異なる会計思考のもとで作成されている(図表4)。貸方に資本金(capital stock)と長期負債(funded debt)を計上し、借方に購入委員会からの株式・社債を含む鉄道、フランチャイズおよびその他の資産(railroad, franchises and other property, …), 特別信託の優先株式(preferred stock in special trust), 半期の資本的支出(capital expenditure during half year)を計上している。貸方は長期資金の調達源泉、借方はその運用形態を示しており、内容的には資本勘定となっている。したがって本稿では、general balance sheet という表題が附されてはいるが、資本勘定と呼称する。年次報告書23ページには、借方に流動資産、貸方

図表4 資本勘定

THE ATCHISON, TOPEKA AND SANTA FE RAILWAY COMPANY—SYSTEM.					
(Including The Atchison, Topeka and Santa Fe Ry. Co.; Gulf, Colorado and Santa Fe Ry. Co.; Southern California Ry. Co.; Sonora Ry. Co., Ltd.; and New Mexico and Arizona R. R. Co.)					
GENERAL BALANCE SHEET, JUNE 30th, 1896.					
ASSETS.			LIABILITIES.		
1896. Jan. 1st.		1896. June 30th.	1896. Jan. 1st.		1896. June 30th.
	RAILROAD, FRANCHISES AND OTHER PROPERTY, including Stocks, Bonds, etc., acquired \$ 373,048,111 66 from Purchasing Committee.....	\$ 371,669,336 78	\$ 131,486,000 00	PREFERRED STOCK:	\$ 131,486,000 00
20,000,000 00	Preferred Stock in Special Trust.....	20,000,000 00	102,000,000 00	Common.....	102,000,000 00
	CAPITAL EXPENDITURE DURING HALF YEAR:			FUNDED DEBT:	
	Construction—Extension.....	\$ 38,321 29	96,990,500 00	General Mortgage 4% Bonds.....	97,533,500 00
	“ —Improvements.....	325,761 69	51,728,000 00	Adjustment Mortgage Bonds.....	51,728,000 00
	Equipment	70,853 01	9,000,000 00	Guarantee Fund Notes.....	9,000,000 00
		434,935 99	1,500,000 00	Chicago and St. Louis Ry. Mortgage Bonds.	1,500,000 00
			1,500,000 00	Equipment Trust, Series A.....	1,500,000 00
			1,559,950 00	Miscellaneous Unassented Bonds.....	696,550 00
				222,696 93 EQUIPMENT LEASE WARRANTS....	71,234 67
\$3,939,935 27	Balance carried down.....	3,731,021 90			
\$395,987,146 93		\$395,835,284 67	\$395,987,146 93		\$395,835,284 67

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) Atchison, Topeka and Santa Fe Ry. Co., *First Annual Report of Atchison, Topeka & Santa Fe Railway Company for Six Month Ending, June 30, 1896*, p.22.

16) とはいえ、当時のアメリカ鉄道会社は、他産業と比較してもかなりの水準の年次報告書を公表しており、質・量ともに充実した内容となっている。

図表 5 一般貸借対照表

SUNDRY SECURITIES ACQUIRED: Pueblo Union Depot Co. Stock..... \$8,000 00 County Bonds (Hamilton Co., Kan.)..... 10,200 00 U. S. of Mexico 3½ Bonds (par \$1,169,600)..... 913,146 00 \$331,346 00		\$3,939,935 27 Balance from Capital Account..... \$3,731,021 90 1,169,362 50 INTEREST ON FUNDED DEBT ACCRUED..... 1,132,450 00 ROLLING STOCK REPLACEMENT FUND..... 117,485 08 STOCK REDEMPTION FUND: Atlantic and Pacific Equipment Co..... 146,133 37 ACCOUNTS PAYABLE: Pay rolls..... \$1,046,605 49 Audited Vouchers..... 1,239,609 80 Traffic Balances..... 488,522 68 Individuals and Companies..... 337,880 42 2,100,638 39 TAXES ACCRUED..... 665,951 89 PRIOR ACCOUNTS IN LIQUIDATION, being Liabilities taken over by this Company Still Outstanding: Pay Rolls, Vouchers and Bills Payable..... \$236,863 53 Taxes and Rentals..... 85,274 47 Other prior Liabilities (estimated)..... 1,081,974 35 1,403,512 35 PROFIT AND LOSS: Surplus from Income Account..... 141,730 18	
JOINT EXECUTIVE REORGANIZATION COMMITTEE A. T. & S. F. R. R. Co. Estimated amount to be received in final Settlement of its accounts in accordance with plan of reorganization: Cash (estimated amount)..... \$3,447,725 00 Securities (estimated value)..... 2,528,450 00 \$2,700,000 00 4,500,000 00 1,307,002 61 MATERIAL AND SUPPLIES..... 5,976,175 00 1,155,741 90 ACCOUNTS RECEIVABLE: Traffic Balances..... \$164,843 44 Agents and Conductors..... 183,730 81 U. S. Government..... 254,480 78 Individuals and Companies..... 997,475 81 1,600,530 34 CASH: On Hand and in Bank..... \$906,600 64 In Trust for Interest Coupons..... 8,210 00 704,150 58 PRIOR ACCOUNTS IN LIQUIDATION, being Current Assets taken over by this Company Still Outstanding: Individuals and Companies..... \$343,675 64 Agents..... 50,669 03 Notes and Loans..... 37,105 88 Miscellaneous..... 19,107 68 450,558 23 \$11,600,812 04 \$10,429,162 16 \$11,600,842 04 \$10,429,162 16		SANTA FE RAILWAY COMPANY. 23	

We hereby certify that we have examined the foregoing Balance Sheet and relative Income Account with the Books of the Company at New York, Chicago, Topeka, Los Angeles, Guaymas and Galveston, and that the same are correctly stated.
 In estimating the amount of "Prior Liabilities" assumed by the new Company provision was made for certain liabilities in respect of operating expenses incurred prior to 1st January, 1893, which, but for the change of Ownership, would have been a charge against the revenue accounts of the half year to 30th June, 1896. These expenses are included in the statement of "Prior Liabilities" which will be found on page 9 of the Directors' Report. We have been provided with satisfactory certificates from the Trustees as to the securities pledged under the different Mortgages.
 PRICE, WATERHOUSE & CO., Auditors.
 London, New York and Chicago.

注) 表題は附されていないが、記載内容から本稿では一般貸借対照表と呼称する。

(出所) *Ibid.*, p.23.

に流動負債が計上され、内容的には一般貸借対照表となっている(図表 5)¹⁷⁾。したがって本稿では、特に表題を附されていないが、一般貸借対照表と呼称する。

紙幅の関係から貸借対照表を複数ページに掲記する場合、勘定科目の性質等によって分割することは十分に考えられることであり、事実、倒産以前の貸借対照表はそのような形式となっていた。しかしながら、第 1 期年次報告書では、資本勘定で 3,731,021.90 ドルの残高を算出し、一般貸借対照表に繰り越し(*balance carried down*)ていると同時に、一般貸借対照表では、資本勘定からの残高(*balance from capital account*)と記載しており、この点からも図表 4 を実質的に資本勘定と捉えていたと考えられる。会計的には、残高を算出して振り替えることにより、実質的に貸借対照表を分割し

た財務表として、複会計の構造を具備しているといえる。先述のように、倒産以前の貸借対照表は、紙幅の関係から複数ページに掲記されていたが、それは単なる分割であり繰越額は貸借一致していなかった。また、第 1 期年次報告書では、期首・期末の数値を比較形式で表示している点にも特徴がみられる。

損益勘定は、中段の小計(13,590,234.85 ドル)を境界として、2 区分となっている(図表 6)。各々に名称は附されていないが、複会計との対応でいえば、上段が収益勘定、下段が純収益勘定となる¹⁸⁾。

1868 年イギリス鉄道規制法で提示された収益勘定では、貸方に旅客、小荷物、郵便物等の営業収入を、借方に路線・工場・駅舎の修繕費、機関車の動力費、客車・貨車の修繕費等の営業費用を計上し、残高は純収益勘定に振り替えら

17) 1868 年イギリス鉄道規制法で規定された一般貸借対照表は、借方に流動負債、貸方に流動資産を掲記するイギリス式となっている。

18) イギリス複会計では、各々は独立した財務表となっている。

図表 6 損益勘定

THE ATCHISON, TOPEKA AND SANTA FE RAILWAY COMPANY—SYSTEM.	
(Including the Atchison, Topeka and Santa Fe Railway Company, Gulf, Colorado and Santa Fe Railway Company, Southern California Railway Company, Sonora Railway Company, Limited, and New Mexico and Arizona Railroad Company.	
DR.	CR.
INCOME ACCOUNT FOR THE HALF YEAR ENDING JUNE 30TH, 1896.	
To Operating Expenses:	By Earnings:
Maintenance of Road and Structures..... \$2,475,332 71	Freight..... \$9,130,532 27
Maintenance of Equipment..... 1,512,432 46	Passenger..... 2,964,488 17
Transportation and Traffic..... 5,729,945 54	Mail..... 468,786 91
General Expenses..... 489,667 96	Express..... 465,520 03
" Rentals of Tracks and Terminals..... \$10,897,428 67	Miscellaneous (Including Car Mileage
" Rental of Mojave Division, Atlantic and	Earned)..... 560,907 47
Pacific R. R., proportion under award	
of Commissioners..... 100,066 59	\$13,690,234 85
" Taxes..... 682,297 08	
" Balance carried down..... 2,437,341 27	
	\$13,690,234 85
\$13,590,234 85	
To Interest on Bonds..... \$2,291,149 88	By Balance brought down..... \$2,437,341 27
" Sundry Advances to Subsidiary Companies written off..... 71,136 16	" Income from Investments..... 52,191 32
" Balance..... 141,720 18	" Interest, Discount and Exchange..... 11,450 47
	" Sundry Receipts..... 2,982 56
\$2,504,006 22	\$2,504,006 22
	By Balance (Surplus) carried to General Balance Sheet.... \$141,720 18

SANTA FE RAILWAY COMPANY.

21

(出所) *Ibid.*, p.21.

れた¹⁹⁾。純収益勘定では、貸方に前期繰越利益、(収益勘定から振り替えられた)営業損益²⁰⁾、他社株式からの配当収入、受取利息等を、借方に支払利息、リース路線の賃借料等を計上し、配当可能残高は一般貸借対照表に振り替えられた。複会計では、純収益勘定借方に計上された借入金・社債の利子(利息)を資本費(資本コスト)と捉えており、配当金と同様の性格を有するものと考えられていた²¹⁾。株式・社債という資金調達源泉にかかわらず、配当金と借入金・社債の利息を資本コストとして純収益勘定に計上している点は、当時のイギリス鉄道会社が企業財務的・管理的発想を具備していたことを伺わせる。

他方、ATSF 鉄道会社の収益勘定では、貸

方に貨物(freight)、旅客(passenger)、郵便物(mail)、速達便(express)等の輸送事業による営業収入が、借方に路線(road)と構築物(structures)および設備(equipment)の維持費、運送費(transportation and traffic)、一般費(general expenses)、軌道(tracks)・ターミナル、および Atlantic and Pacific 鉄道会社の賃借料(rentals)、税金等の営業費用が計上されている。純収益勘定では、貸方に収益勘定残高、投資収益、受取利息等が、借方には社債利息等が計上され、残高 141,720.18 ドルは、貸方側に記入されている。この残高は、通常であれば貸借対照表に振り替えられることとなるが、振替先は一般貸借対照表(by balance (surplus) carried to general balance sheet)となっている。同社が、図表 4・図表 5 を一般貸借対照表としている点からすれば、振り替え先の表記は、当然のことといえる。

イギリス鉄道規制法の収益勘定では、リース路線の賃借料は純収益勘定に計上されていた。これは、先述のように賃借料を配当金や借入金・社債の利息と同列に捉えていたという意識の現れである。それに対して ATSF 鉄道会社で

19) 1868 年イギリス鉄道規制法による報告書の詳細に関しては、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、第 5 章を参照されたい。

20) 損失が発生している場合は、純収益勘定借方に振り替えることとなる。

21) 山浦久司「英国会計制度の検討」『会計』第 132 巻第 5 号、1987 年、31 ページ。

図表 7 貸借対照表(資本勘定, 一般貸借対照表)

26

THE ATCHISON, TOPEKA AND

THE ATCHISON, TOPEKA & SANTA

Comprising The Atchison, Topeka & Santa Fe Railway Company, Gulf, Colorado & Railway Company, The Southern Kansas Railway Company of Texas

GENERAL BALANCE

Balances June 30, 1901.	ASSETS.		Balances June 30, 1902.
*\$412,901,783 19		RAILROADS, FRANCHISES AND OTHER PROPERTY, including Stocks, Bonds, etc. (Exhibit A)...	\$418,982,096 40
		EXPENDITURES FOR CONSTRUCTION AND EQUIP- MENT DURING CURRENT FISCAL YEAR (EX- hibit B).....	
	\$1,887,595 14	Improvements.....	\$2,723,775 51
	460,611 34	Extensions.....	650,172 99
3,976,378 88	1,028,172 40	Equipment.....	7,226,772 68
			10,606,721 18
*3,803,278 10		INVESTMENTS IN OTHER CO'S (Exhibit C).....	10,321,617 75
189,669 86		NEW YORK SECURITY AND TRUST CO., TRUSTEE: Cash and Securities in Special Trust.....	
		Balance carried down.....	5,073,804 67
<u>\$419,731,110 03</u>			<u>\$444,984,840 00</u>
		BALANCE FROM CAPITAL ACCOUNT.....	
\$4,403,870 09	\$2,898,496 20	SECURITIES ON HAND (Exhibit D): Company's Securities (estimated value)....	\$2,895,896 26
	577,126 51	Other Securities (estimated value).....	337,066 66
3,475,622 77			\$3,252,962 92
2,993,276 35		MATERIAL AND SUPPLIES.....	3,403,026 86
32,156 03		PREPAID INSURANCE PREMIUM.....	32,019 98
242,958 00		UNION TRUST CO. OF NEW YORK, TRUSTEE: Cash deposit under Article 5 of Gen'l Mgtg.	252,975 50
257,447 24		GUARANTY TRUST CO. OF NEW YORK: Cash deposit for Fuel Reserve Fund.	548,032 72
	\$1,887,659 94	ACCOUNTS RECEIVABLE:	
	380,622 09	Traffic Balances.....	\$1,457,105 87
	503,125 97	Agents and Conductors.....	372,429 30
	3,270,427 68	U. S. Government.....	409,899 80
5,542,035 68		Miscellaneous.....	4,524,173 36
			6,763,608 33
5,739 54		PRIOR ACCOUNTS IN LIQUIDATION.....	1,276 06
9,484,200 69		CASH:	
<u>\$25,829,306 39</u>		On Hand and in Bank.....	20,544,405 62
			<u>\$34,793,307 99</u>

We have examined the books and accounts of The Atchison, Topeka & Santa Fe Railway and system lines and certify that the above Balance Sheet and relative Income Account are properly drawn up therefrom, and show the correct income of the Company's system for the year and the true

New York, September 9, 1902.

* NOTE.—\$254,595.05 has been transferred from Investments in Other Companies to Railroads, Franchises and Other Property to conform to new arrangement of balance sheet. (See Exhibit A.)

SANTA FE RAILWAY COMPANY.

27

FE RAILWAY COMPANY—SYSTEM.

Santa Fe Railway Company, Santa Fe Pacific Railroad Company, Southern California and The San Francisco & San Joaquin Valley Railway.

SHEET, JUNE 30, 1902.

Balances June 30, 1901.	LIABILITIES.		Balances June 30, 1902.
\$102,000,000 00	CAPITAL STOCK:		
	COMMON		
	PREFERRED.....	\$131,486,000 00	\$102,000,000 00
	Less amount in Special Trust:		
	For acquisition of Auxiliary		
	Lines.....	\$10,800,000 00	
	For Improvements, Extensions, etc.....	6,486,470 00	
114,199,530 00		17,286,470 00	114,199,530 00
	FUNDED DEBT:		
\$138,727,500 00	General Mortgage 4% Bonds.....	138,728,500 00	
51,728,000 00	Adjustment Mortgage Bonds.....	51,728,000 00	
	Serial Debenture 4% Bonds.....	30,000,000 00	
1,500,000 00	Chicago & St. Louis Ry. 1st Mtge. 6% Bonds	1,500,000 00	
250,000 00	Equipment Trust 5% Bonds.....		
	The San Francisco & San Joaquin Valley		
6,000,000 00	Ry. Co. 1st. Mortgage 5% Bonds.....	6,000,000 00	
830,210 00	Miscellaneous Bonds.....	828,810 00	
199,035,710 00			228,785,310 00
4,425,870 03	Balance carried down.....		
\$419,731,110 03			\$444,984,840 00
	BALANCE FROM CAPITAL ACCOUNT.....		\$5,073,804 67
\$1,239,309 18	SPECIAL BETTERMENT FUND.....		307,079 52
582,747 89	ROLLING STOCK REPLACEMENT FUND.....		211,687 57
321,860 83	RAIL RENEWAL FUND.....		326,781 16
50,412 56	TIE RENEWAL FUND.....		
	FUEL RESERVE FUND:		
	The Atchison, Topeka & Santa Fe Ry. Co.	\$489,634 00	
	Cherokee & Pittsburg C. & M. Co.....	58,197 82	
257,447 24			548,032 72
844,290 70	ACCRUED TAXES NOT YET DUE.....		953,163 64
	INTEREST ON FUNDED DEBT:		
	Accrued, not due.....	\$3,512,275 00	
	Coupons, not presented	201,160 00	
3,808,935 00			3,713,435 00
	ACCOUNTS PAYABLE:		
	Pay Rolls.....	\$1,954,254 70	
	Audited Vouchers.....	3,637,781 11	
	Traffic Balances.....	1,462,391 22	
	Miscellaneous.....	272,162 34	
5,863,946 96			7,316,589 37
308,016 06	PRIOR ACCOUNTS IN LIQUIDATION.. ..		220,379 11
13,082,740 41	PROFIT AND LOSS: Surplus.....		10,027,415 23
\$25,820,306 83			\$34,708,307 09

financial position at the close of the year. We have been provided with satisfactory certificates from the Trustees as to the securities pledged under the different mortgages, and we have also verified the cash items.

PRICE, WATERHOUSE & CO.,
Auditors.

(出所) Atchison, Topeka and Santa Fe Ry. Co., *Seventh Annual Report of the Atchison, Topeka & Santa Fe Railway Company for the Fiscal Year Ending June 30, 1902*, pp.26-27.

は、賃借料を収益勘定に計上している。収益勘定の機能は、資本勘定すなわち鉄道会社の中核的存在である固定資本の運用によって生じた営業収入と営業支出(費用)を対照表示することにある²²⁾。19世紀中葉以降のアメリカ鉄道会社は、自社による鉄道建設とともに株式所有やリースを利用して積極的に事業を拡大していった。特にリースに関しては、きわめて長期の契約を締結し²³⁾、企業集団の一部として位置づけていた。同社は、企業集団を明確に意識していたために、中核的存在である固定資本の運用成果を表示する収益勘定に賃借料を計上したと考えられるのである。

形式上の相違としては、再建前は損益計算書を報告式で作成していたが、第1期年次報告書では、収益勘定・純収益勘定ともに勘定式となっている。またすべての収益・費用項目に、「～から(by)の収入」「～へ(to)の支出」という語句が附されているが、これは元々イギリス鉄道会社の年次報告書にみられる形式であり、その影響を看取することができる。

4. 第7期年次報告書

H.R.Hatfield は、その著書 *Modern Accounting*, 1909.において、ATSF 鉄道会社の財務諸表形式に関して以下のような見解を示している。

「この形式〔複会計システム〕は、アメリカの実務において滅多に(rarely)利用される

ことはないが、……Atchison, Topeka and Santa Fe Railway の報告書では実際に採用されていた²⁴⁾ (〔 〕は筆者挿入)。」

「この貸借対照表は、〔イギリス〕議会会社における通例の計算書のように、〔貸借対照表の〕二つの部分に表題が附されていないが、複会計の形式である²⁵⁾ (〔 〕は筆者挿入)。」

検討対象は第7期年次報告書となっているが²⁶⁾、前節で検討したように、ATSF 鉄道会社は再建第1期から複会計を導入している。財務諸表は、形式上、第1期と比較して整備されているが、この様式は第2期から採用されている。H.R.Hatfield が第7期年次報告書を組上にあげた理由は不明であり、同社の財務諸表を複会計と判断する根拠にも言及していない。貸借対照表(general balance sheet)は、記載内容から小計(444,984,840.00 ドル)の上段が資本勘定、下段が一般貸借対照表となる(図表7)。

資本勘定は、5,073,804.67 ドルの貸方残高となっており、一般貸借対照表では、同金額を資本勘定残高(balance from capital account)として計上している。イギリス運河・鉄道会社における複会計の歴史的形成過程を勘案すると、一般に資本勘定が先行して公表され、続いて一般貸借対照表が公表された。両者は、結果として完全分離による別個の財務表として成立したのである。これに対してアメリカ鉄道会社は、システムとして一応の完成をみたイギリスの複会計実務を導入している。ATSF 鉄道会社の資本勘定と一般貸借対照表は、貸借対照表内部区

22) 千葉準一、前掲書、143 ページ、山浦久司、前掲論文、21 ページ。

23) たとえば New York Central R.R. は、West Shore R.R. を 475 年の期間でリースしていた(William Zebina Ripley, *Railroads: Finance & Organization*, London: Longmans, Green and Co., 1915, p.419) が、W.Z.Ripley はこれを通常の期間(common term)と述べている(*Ibid.*, p.419)。また Bethlehem Steel Corp. は、Cambria Iron Co. の全資産を 999 年の期間でリースしていた(William Herbert Childs, *Consolidated Financial Statements: Principles and Procedures*, Ithaca, N.Y.: Cornell University Press, 1949, pp.252-253)。

24) Henry Rand Hatfield, *Modern Accounting, its Principles and some of its Problems*, 1909, D. Appleton & Co., New York and London, p.49. 松尾憲橋訳『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。

25) *Ibid* p.67. 松尾憲橋訳、前掲書、65 ページ。

26) *Ibid* pp.61-62. 松尾憲橋訳、前掲書、56-57 ページ。

分による複会計というのである²⁷⁾。複会計のメルクマールは、資本勘定残高を算出したうえで一般貸借対照表に振り替えることであり、これによって実質的には貸借対照表完全分離の複会計と同様の効果を期待できる。

第7期の資本勘定は貸方残高であるが、第6期は借方残高であり、資本勘定の繰越残高と一般貸借対照表の資本勘定残高は、貸借逆記入となる。長期投資は長期資金で賄い、長期資金の超過分を運転資本とするのが健全であるが、ATSF 鉄道会社は、運転資本がマイナスとなっている年度が多い(図表8)。図表7で繰越残高・資本勘定残高の記入欄が貸借に設定されているのは、この状況を反映しているであろう。期首・期末の数値の比較形式を含めて、運転資本不足を明示するという点では有用である。

図表8 運転資本の推移

年 度	運転資本(ドル)
1896年(第1期)	3,731,021.90(貸方残高)
1897年(第2期)	2,096,044.77(貸方残高)
1898年(第3期)	1,339,271.88(借方残高)
1899年(第4期)	837,125.84(貸方残高)
1900年(第5期)	3,017,241.08(借方残高)
1901年(第6期)	4,495,870.03(借方残高)
1902年(第7期)	5,073,804.67(貸方残高)
1903年(第8期)	3,308,727.77(借方残高)
1904年(第9期)	6,800,797.72(借方残高)
1905年(第10期)	7,277,861.95(借方残高)

(出所) *Annual Report* 各年号より筆者作成。

損益勘定は、形式上の整備がなされているが根本的な変化はない(図表9)。第7期では各々の財務表に名称が附され、上段の損益勘定(income account)は、小計を境界として鉄道事

図表9 損益勘定

THE ATCHISON, TOPEKA & SANTA FE RAILWAY COMPANY—SYSTEM.			
Including The Atchison, Topeka & Santa Fe Railway Company, Gulf, Colorado & Santa Fe Railway Company, Santa Fe Pacific Railroad Company, Southern California Railway Company, The Southern Kansas Railway Company of Texas, and The San Francisco & San Joaquin Valley Railway.			
DR.	INCOME ACCOUNT FOR THE FISCAL YEAR ENDING JUNE 30, 1902.		CR.
Operating Expenses:		Earnings:	
Maintenance of Way and Structures ..	\$6,141,466 39	Passenger.....	\$13,439,384 57
Maintenance of Equipment.....	7,864,951 25	Freight.....	41,815,607 05
Conducting Transportation.....	18,443,437 66	Mail, Express and Miscellaneous.....	3,880,093 91
General Expenses.....	1,460,413 33		\$59,135,085 53
	\$33,909,268 63		
Taxes.....	1,743,633 47	Balance brought down.....	\$23,117,836 09
Rental of Tracks and Terminals.....	368,338 44	Interest and discount.....	428,444 78
Balance carried down.....	23,117,836 99	Income from Investments.....	706,247 34
	\$59,135,085 53	Sundry Adjustments.....	6,166 68
			\$24,254,695 79
Interest on Bonds.....	\$6,385,145 00		
Interest on Adjustment Bonds.....	2,063,840 00		
Advances to Subsidiary Companies.....	171,928 16		
Land Department Account.....	66,612 41		
Depreciation of Securities.....	12,613 34		
Balance, being Net Income for 12 months, ending June 30, 1902, carried to Profit and Loss Account.....	15,554,526 83		
	\$24,254,695 79		
DR.	PROFIT AND LOSS ACCOUNT TO JUNE 30, 1902.		CR.
Dividend No. 6 on Preferred Capital Stock.....	\$2,854,345 00	Balance brought forward from June 30, 1901.....	\$17,082,720 41
" " 7 on " ".....	2,854,345 00	Net Income for 12 months ending June 30, 1902.....	15,561,526 88
" " 2 on Common " ".....	2,039,110 00		
" " 3 on " ".....	2,039,110 00		
Amount written off Construction Account in respect of Betterments, Improvements, Equipment, and Discount on Bonds already charged to that account, per vote of Executive Committee July 17, 1902.....	2,500,000 00		
Appropriation for Fuel Reserve Fund.....	250,448 32		
Adjustment on account of Sale of Santa Monica Branch.....	82,592 71		
Balance carried down.....	16,027,415 23		
	\$28,617,267 29		
		Balance (Surplus) carried to General Balance Sheet.....	\$16,027,415 23

(出所) Atchison, Topeka and Santa Fe Ry. Co., *op.cit.*, p.25.

27) 貸借対照表の完全分離・内部区分に関しては、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ページを参照されたい。

業からの損益とそれ以外の損益を区分表示している。下段の財務表は、内容からすると利益処分計算書(profit and loss account)であり、配当可能利益を算出するイギリス複会計の純収益勘定とは異なっている²⁸⁾。

Ⅲ 複会計と連結会計

ATSF 鉄道会社は、再建後の第 1 期より資本連結をともなった連結会計を実施したとされる²⁹⁾。そうであれば、同社は複会計と連結会計を同時に導入したこととなる。そこで倒産以前(第 21 期)と再建後(第 1 期)の年次報告書を比較することで、同社の連結会計の状況を検討する。

1. 第 21 期年次報告書

ATSFR.R.Co. の貸借対照表(図表 2)借方には、永久投資(permanent investments)として株式所有によるリース路線や子会社株式が計上され(図表 10)、貸方には親会社資本金のみが計上されている。内容から判断するかぎり、基本的には個別財務諸表形式で作成されているといえる。

これに対して年次報告書の末尾には、企業集団全体の Aggregated System (9,344.57 マイル)を反映した要約一般損益計算書が添付

図表 10 貸借対照表(一部)

B-1. Property in Leased and Auxiliary Roads represented by Capital Stocks owned: Sundry Properties included in Reorganization, . . . St. Louis & San Francisco Ry. Co., Colorado Midland Ry. Co.,	46,346,665 72 27,276,535 12 6,310,624 32 79,933,825 16
---	---

(出所) Atchison, Topeka and Santa Fe R.R. Co., *op. cit.*, p.20.

28) 新田忠誓「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, 1986 年, 136 ページ。なお, 1868 年イギリス鉄道規制法では、収益勘定と純収益勘定の他に配当金処分案(proposed appropriation of balance available for dividend)が要求されている。

29) 小栗崇資『アメリカ連結会計生成史論』日本経済評論社, 2002 年, 15, 66 ページ。

されている(図表 11)³⁰⁾。この計算書は、管区(division)別³¹⁾の情報を纏めたものである。各鉄道会社の数値を単純に並置しているにすぎないため、連結上の会計処理はなされていない。

また要約貸借対照表は、要約一般損益計算書と同様に各鉄道会社の数値を単純に並置したものにすぎないため(図表 12)、連結上の会計処理はなされていない。

2. 第 1 期年次報告書

ATSF 鉄道会社は、親会社を含む 5 社で Atchison System を形成し、合計 6,435.29 マイルの営業を行っている³²⁾。資本勘定(図表 4)と損益勘定(図表 6)の上部には、会社名とともに SYSTEM の文字が、その下部には 5 社を含むとの記述がみられ、財務諸表が何らかの方法で結合されたものであることが判明する。

年次報告書には、財務諸表以外に多くの統計資料が添付されている。資本勘定に関連するものとしては、1896 年 6 月 30 日を期末とする半期の資本的支出計算書がある。この計算書は、資本勘定借方にある半期の資本的支出(capital expenditure during half year)を構成する各勘定(「建設-拡張」, 「建設-改良」, 「設備」)の明

30) 1893 年の損益計算書(図表 3)では、表題の直下で 3 社の営業(そのうち 1 社は営業の半分)を含んでいないとし、それを含んだ損益計算書(consolidated income account)は、35 ページを参照するよう促している(35 ページでは、general income account という表題となっている)。当該損益計算書は、会計処理が不明な点はあるものの、連結損益計算書の萌芽と位置づけられると考える。ATSFR.R.Co. では、企業集団化を反映して、既にある程度の連結思考を有していたのである。とはいえ、同表に対応する貸借対照表は掲記されていないことから、連結会計の確立には至っていない。親子会社のサービスの同質性を勘案すると、損益を連結するという思考が先行する可能性は高い(小栗崇資, 前掲書, 42-45 ページ)。

31) この場合の管区とは、事業部ではなく、法的に独立した鉄道会社である。

32) Atchison, Topeka and Santa Fe Ry. Co., *op. cit.*, p.3.

図表 11 要約一般損益計算書

108 ATCHISON, TOPEKA & SANTA FE AGGREGATED SYSTEM — FINANCIAL EXHIBITS.

ATCHISON, TOPEKA & SANTA FE AGGREGATED RAILROAD SYSTEM.

MEMORANDUM CONDENSED GENERAL INCOME ACCOUNT — BY DIVISIONS.

FOR YEAR ENDING JUNE 30, 1893.

	A., T. & S. F. R.R. Co. — CONSOLIDATED SYSTEM.	ATLANTIC & PACIFIC R.R. Co.	COLORADO MIDLAND Ry. Co.	ST. LOUIS, KAN. CITY & COL. R.R. Co.	ST. LOUIS & SAN. FRAN. RY. CO. (including one-half Wichita & Western Ry.)	TOTAL SYSTEM.
GROSS RAILROAD EARNINGS,	\$37,301,771 34	\$3,564,045 49	\$2,140,005 96	\$92,746 75	\$7,635,136 45	\$50,733,705 99
OPERATING EXPENSES,	25,174,905 14	3,085,939 10	1,798,377 39	89,547 16	4,519,398 78	34,668,167 57
NET EARNINGS,	12,126,866 20	478,106 39	341,628 57	3,199 59	3,115,737 67	16,065,538 42
DEDUCT: St. L. & S. F. Ry. Co. Contract Charges, and Deductions from Net Earnings of Sonora Ry. Co.,	402,604 88	—	—	—	—	402,604 88
	11,724,261 32	478,106 39	341,628 57	3,199 59	3,115,737 67	15,662,933 54
ADD: Miscellaneous Income,	a 675,902 13	802 86	DR. 55,338 84	DR. 97,773 23	a DR. 41,260 78	482,332 14
BALANCE,	\$12,400,163 45	\$478,909 25	\$286,289 73	DR. \$94,573 64	\$3,074,476 89	\$16,145,265 68
DIRECT FIXED CHARGES						
Taxes,	\$1,105,827 17	\$120,000 00	\$109,230 71	\$3,430 27	\$206,323 46	\$1,544,811 61
Rentals,	545,687 69	504,565 08	71,401 96	37,152 70	137,579 30	1,296,386 73
Interest on Bonds,	7,771,644 38 b	776,180 00	595,023 33	c	2,430,799 15	11,573,646 86
TOTAL,	9,423,159 24	1,400,745 08	775,656 00	40,582 97	2,774,701 91	14,414,845 20
BALANCE,	2,977,004 21	DR. 921,835 83	DR. 489,366 27	DR. 135,156 61	299,774 98	1,730,420 48
ADD: A. & P. Land Dept. Income,	—	23,216 50	—	—	—	23,216 50
NET SURPLUS,	\$2,977,004 21	\$898,619 33	\$489,366 27	\$135,156 61	\$299,774 98	\$1,753,636 98

a Excluding Interest on A. & P. R.R. Co. Second Mortgage Bonds owned.
b \$305-\$80 Interest on Second Mortgage Bonds owned by "Atchison" and "Frisco" Cos. not included.
c Bonds owned by A., T. & S. F. R.R. Co. — No interest paid.
d Deficit.

(出所) *Ibid.*, p.108.

細である。たとえば「建設－改良」計算書では、支出項目に対する5社の内訳が示され、右端で Atchison System 全体の金額を算出している(図表 13)³³⁾。下段の最終的な合計金額である 325,761.69 ドルが資本勘定(図表 4)の金額と一

致しているため、同社の資本勘定は、資産連結がなされているといえる。また資本勘定の資本金は、親会社単体の金額で子会社の資本金が計上されていないことから、資本連結も行っていたと考えられる。

損益勘定には、1896 年 6 月 30 日を期末とする半期の営業収入、営業費用および純利益計算書が添付されている(図表 14)。この計算書では、収益に関しては損益勘定と同様の分類とな

33) 半期の資本金の支出計算書では、資本勘定の勘定配列ではなく、金額の多額な「建設－改良」、「建設－拡張」「設備」という順序で掲記されている(*Ibid.*, pp.26-27)。

圖表 12 要約貸借對照表

106

ATCHISON, TOPEKA & SANTA FE AGGREGATED SYSTEM—STATISTICS.

ATCHISON, TOPEKA & SANTA FE

MEMORANDUM CONDENSED GENERAL.

	A. T. & S. F. R.R. Co. — CONSOLIDA- TED SYSTEM.	ATLANTIC & PACIFIC R.R. Co.	COLORADO MID- LAND RY. Co.	ST. LOUIS, KAN. CITY & COL. R.R. Co.	ST. LOUIS & SAN FRAN. RY. Co.	TOTAL SYSTEM.
ASSETS.						
CAPITAL.						
FRANCHISES AND PROPERTY:						
Cost of Road and Equipment, Bonds and Stocks of Auxili- ary Cos. used as Collateral, Bonds of Leased and Auxili- ary Roads subject to Re- demption,	\$98,816,285 28	\$111,348,297 00	\$19,686,001 03	\$3,852,899 53	\$66,775,211 98	\$310,478,694 82
Securities deliverable under Circular 63,	227,482,171 85	—	—	—	4,382,002 21	231,864,174 06
Capital Stock in Treasury, . .	2,954,930 00	—	—	—	4,527,000 00	7,481,930 00
Miscellaneous Investments, — Stocks, Bonds, and Real Es- tate,	1,872,055 80	—	—	—	—	1,872,055 80
	176,512 50	—	—	—	23,640,700 00	23,817,212 50
	4,022,015 12	"	1 00	—	430,157 88	" 4,452,174 00
	\$335,323,970 55	\$121,348,297 00	\$19,686,002 03	\$3,852,899 53	\$99,755,072 07	\$579,966,241 18
DEFERRED.						
Sundry Accounts in Process of Adjustment,						
Due from Auxiliary Cos. (A. & P. R.R. Co., etc.), . .	\$590,356 53	\$477,508 89	\$130,486 07	\$710 54	\$355,024 75	\$1,554,086 78
Material and Fuel,	8,291,520 22	—	—	—	5,288,037 35	13,579,557 57
	1,291,949 40	156,192 60	137,381 93	4,902 17	411,854 60	2,002,280 70
	\$10,173,826 15	\$633,701 49	\$267,868 00	\$5,612 71	\$6,054,916 70	\$17,135,925 05
CURRENT.						
Accounts Receivable,	\$5,926,954 41	\$454,301 17	\$320,935 00	\$6,230 41	\$564,224 48	\$7,272,665 47
Bills Receivable,	776,725 95	75,000 00	—	—	—	851,725 95
Demand Loans (St. L. & S. F. Ry. Co. and Col. Mid. Ry. Co.),	2,702,556 13	—	—	—	—	2,702,556 13
Cash,	4,152,811 26	522,744 60	50,409 58	336 13	438,163 28	5,165,524 85
Marketable Securities in Treas- ury,	7,442,986 70	—	1,447,000 00	—	2,862,700 00	11,752,686 70
	\$21,002,034 45	\$1,052,045 77	\$1,818,344 58	\$7,646 54	\$3,865,087 76	\$27,745,159 10
TOTAL ASSETS,	\$366,499,831 15	\$123,034,044 26	\$21,772,214 61	\$3,866,158 78	\$109,675,076 53	\$624,847,325 33

a Value of 14,986,457 acres of land owned by Atlantic & Pacific R.R. Co. not included.

ATCHISON, TOPEKA & SANTA FE AGGREGATED SYSTEM—FINANCIAL EXHIBITS.

107

AGGREGATED RAILROAD SYSTEM.

ACCOUNT, JUNE 30, 1893 — BY DIVISIONS.

	A. T. & S. F. R. R. Co. — CONSOLIDATED SYSTEM.	ATLANTIC & PACIFIC R. R. Co.	COLORADO MIDLAND RY. Co.	ST. LOUIS, KAN. CITY & COL. RY. Co.	ST. LOUIS & SAN FRAN. RY. Co.	TOTAL SYSTEM.
LIABILITIES.						
CAPITAL.						
Capital Stock — Outstanding,	\$102,000,000 00	\$22,676,900 00	—	—	—	\$124,676,900 00
Capital Stock — Owned by Cos. in System,	—	57,083,400 00	\$8,000,000 00	\$1,600,000 00	\$50,000,000 00	116,683,400 00
Funded Debt — Outstanding (including Bonds in Treasury),	228,082,000 00	33,816,629 00	12,819,000 00	—	49,990,000 00	324,707,629 00
Funded Debt — Collateral for Other Issues,	—	5,097,000 00	—	1,381,000 00	—	6,478,000 00
Securities Deliverable under Circular 63 (Sundry Accounts),	1,616,094 54	—	—	—	—	1,616,094 54
Securities of Collateral Cos. in Trust,	5,358,443 03	—	—	—	—	5,358,443 03
	\$337,056,537 57	\$118,673,029 00	\$20,819,000 00	\$2,981,000 00	\$99,990,000 00	\$579,520,466 57
DEFERRED.						
Due to Auxiliary Cos. ("Atchison" and "Frisco"),	—	\$12,505,529 31	—	\$1,744,478 36	—	\$14,250,007 67
Adjustment Account — St. L. & S. F. Ry. Co. 1st P. Stock,	\$5,000,000 00	—	—	—	—	5,000,000 00
	\$5,000,000 00	\$12,505,529 31	—	\$1,744,478 36	—	\$19,250,007 67
CURRENT.						
Accounts Payable, Dividends, etc.,	\$5,593,721 68	\$594,092 41	\$455,754 57	\$15,558 51	\$808,917 58	\$7,468,044 75
Bills Payable,	6,809,249 71	—	—	—	448,651 44	7,257,901 15
Demand Loans (Payable to "Atchison Co."),	—	—	1,249,401 34	—	1,453,154 79	2,702,556 13
Bond Interest Matured,	3,056,407 74	381,310 00	11,610 00	—	622,694 00	4,072,021 74
Accrued Obligations, not yet Due,	1,314,112 16	219,066 50	120,849 99	1,767 62	454,704 17	2,110,500 44
	\$16,773,491 29	\$1,194,468 91	\$1,837,615 90	\$17,326 13	\$3,788,121 98	\$23,611,024 21
INCOME AND SURPLUS.						
Cancelled Bonds,	—	\$100,000 00	—	—	\$1,672,000 00	\$1,772,000 00
Profit and Loss,	\$7,669,802 29	\$9,439,882 96	\$884,401 29	\$876,645 71	4,224,054 55	693,526 88
	\$7,669,802 29	\$9,439,882 96	\$884,401 29	\$876,645 71	\$5,896,054 55	\$2,465,826 88
TOTAL LIABILITIES,	\$366,499,831 15	\$123,034,044 26	\$21,772,214 61	\$3,866,158 78	\$109,675,076 53	\$624,847,325 33

NOTE. — Profit and Loss for A. T. & S. F. R. R. Co., Consolidated System represents result of operations from October 1, 1889; other Companies, from commencement of operation.

b Excluding \$3,062,519 50, Interest on advances by "Atchison" and "Frisco" Companies, not taken into accounts of those Companies.

c Excluding \$310,725 00, Interest on Bonds owned by A. T. & S. F. R. R. Co., from October 1, 1889.

* Deficit.

図表 13 半期の資本的支出計算書

PROPERTY EXPENDITURES FOR SIX MONTHS ENDING JUNE 30, 1896.

Construction—(Improvements on existing mileage).

Accounts.	The A. T. & S. F. Ry.	N. M. & A. R. R.	Gulf, Col. & S. F. Ry.	So. Cal- ifornia Ry.	Sonora Ry.	Total for System.
Clearing and Grubbing.						
Grading	\$35,596 27	.....	.....	\$1,600 00	.....	\$33,996 27
Surfacing, Ditching and Rais- ing Embankments	2,885 32	.....	.....	.....	.....	2,885 32
Arch and Box Culverts and Drains	48,925 80	.....	.....	1,203 37	.....	50,128 17
Track Laying, Ballasting and Riprapping... Ralls.	15,566 32	.....	48,082 32	4,572 03	301 05	69,421 72
Frogs and Switches. Rail Fastenings. Ties.						
Side Tracks	18,149 85	538 70	3,305 63	4,779 77	.....	26,863 95
Fences	7,436 81	.....	602 53	355 56	.....	8,394 90
Crossings, Cattle Guards, etc.	1,170 57	.....	34 60	302 36	.....	1,507 53
Bridges—Superstructure	6,257 15	221 40	111 12	18,602 08	.....	25,191 75
Bridge and Culvert Masonry..	64,411 00	.....	.....	7,243 34	.....	71,654 34
Buildings	11,656 57	.....	300 72	2,044 20	3,234 72	18,147 81
Telegraph	454 23	.....	.....	.....	.....	454 23
Docks, Wharves and Landings. Right of Way, Depot Grounds and Real Estate	6,828 08	.....	1,840 70	7,278 43	.....	15,947 21
Surveying and Engineering..	753 81	.....	.....	.....	.....	753 81
Legal Expenses						
Miscellaneous	5,311 26	.....	.....	.....	104 42	5,415 68
Total Construction (Im- provements)	\$225,403 04	\$760 10	\$55,267 62	\$40,691 74	\$3,640 19	\$325,761 69

Credits in Italics.

(出所) Atchison, Topeka and Santa Fe Ry. Co., *First Annual Report of Atchison, Topeka & Santa Fe Railway Company for Six Month Ending, June 30, 1896*, p.26.

っているが、費用に関してはかなり詳細な情報を提供している。各収益・費用は主要構成会社5社の内訳が示され、Total Systemとしての合計金額が損益勘定(図表6)の数値と一致していることから、損益勘定は子会社の成果を連結したものであるといえる³⁴⁾。

3. 子会社管理と企業集団

19世紀中葉以降のアメリカ鉄道会社は、形成した企業集団に関して多様な報告実務を採用していた。ATSFR.Co.とその後のATSF鉄道会社における会計実務は、当時の企業集団の観点を検討するうえで重要である。

34) その他、半期の貨物輸送要約表、半期の乗客輸送要約表、1896年6月30日を期末とする半期の貨物輸送の(種類別)分類表、1896年6月30日を期末とする半期の蒸気機関車の各種統計・1896年上半期の車輛走行距離、蒸気機関車・車輛数等、添付されている資料の多くが、主要構成会社5社の内訳を明示している(*Ibid.*, pp.28-35)。連結損益計算書に関しては、収益・費用の結合だけではなく内部取引・未実現利益の消去も検討する必要がある。一般的には、鉄道会社は輸送サービスが主たる業務であり基本的に親子会社間での商品売買取引が生じることはないと考えられるため、親子会社損益の単純合算が連結利益となる可能性が

高く、検討対象から除外する場合が多い(小栗崇資、前掲書、42ページ)。

半期の貨物輸送要約表では、たとえば損益勘定の貨物輸送収入9,130,532.27ドルは、3,483,268.6マイルの輸送距離に対するものであるとしている。さらに1896年6月30日を期末とする半期の貨物輸送の(種類別)分類表をみると、トウモロコシ、小麦、穀物等、3,483,268.6マイルの内訳が示されているが、これには会社材料の輸送分が除外されている(*Ibid.*, p.31)。したがってATSF鉄道会社は、鉄道会社間での棚卸資産の移動に関してはそもそも商品売買取引として認識していなかったと考えられる。

図表 14 半期の営業収入, 営業費用および純利益計算書

STATEMENT OF GROSS EARNINGS, OPERATING EXPENSES AND NET EARNINGS FOR SIX MONTHS ENDING JUNE 30, 1896.						
	The A. T. & S. F. Ry.	Gulf, Col. & Santa Fe Ry.	So. California Ry.	N. M. & A. R. R.	Sonora Ry.	TOTAL SYSTEM.
EARNINGS:						
FREIGHT.....	\$5,968,796 24	\$1,385,859 97	\$625,516 37	\$53,426 31	\$116,933 38	\$9,130,532 27
PASSENGER.....	2,098,513 98	410,555 71	395,593 32	15,078 52	41,636 84	2,994,488 17
MAIL.....	377,350 18	55,277 48	31,827 24	3,332 01	.....	468,786 91
EXPRESS.....	376,890 60	59,212 02	21,942 48	3,095 98	5,579 05	465,530 03
MISCELLANEOUS.....	496,729 89	30,537 62	14,087 89	3,370 12	15,882 25	560,907 47
GROSS EARNINGS.....	\$10,318,060 49	\$1,922,852 80	\$1,091,967 30	\$77,902 74	\$180,031 52	\$13,590,234 85
OPERATING EXPENSES:						
MAINTENANCE OF ROAD AND STRUCTURES:						
Superintendence.....	\$43,177 01	\$12,323 02	\$5,434 21	\$300 00	\$1,129 75	\$62,463 99
Clerks.....	14,641 54	2,867 16	2,973 40	.....	478 81	20,960 91
Stationery and Printing.....	788 97	204 64	131 39	3 61	39 82	1,163 43
Watchmen and Walkers.....	40,087 19	9,458 86	1,576 76	595 81	1,861 24	53,079 29
Machinery and Tools—Rep. and Ren. of.....	22,632 07	1,108 17	3,785 35	348 99	1,090 75	28,965 33
Roadway and Track—Repairs of.....	695,513 66	159,554 15	64,570 34	5,855 52	11,046 86	886,121 18
Ballasting and Rapping.....	46,413 09	2,973 56	3,504 33	83 81	513 24	53,893 53
Snow, Ice, Weeds, etc.—Removal of.....	30,490 17	22,912 89	7,950 33	87 91	406 63	61,147 93
Fences and Switches—Rep. and Ren. of.....	19,418 65	5,575 28	2,733 92	77 32	192 20	27,900 71
Rails—Renewals of.....	87,735 03	67,375 96	1,314 37	Cr. 362 23	117 86	135,841 72
Rail Fastenings—Renewals of.....	40,957 07	18,411 22	13,651 95	356 87	1,525 83	74,972 84
Ties—Renewals of.....	385,307 45	75,818 52	40,179 39	3,659 14	8,895 37	513,859 87
Fences, Crossings, etc.—Rep. and Ren. of.....	23,091 62	18,031 72	1,828 86	29 13	187 88	38,169 21
Bridges and Culverts.....	294,557 67	60,570 45	49,211 85	3,191 30	7,765 61	385,316 88
Buildings—Station, Office, etc.—Rep. and Ren. of.....	40,813 81	10,051 46	7,174 01	510 05	890 61	60,040 95
Buildings—Engine Houses, Shops, etc.—Rep. and Ren. of.....	22,675 72	3,817 42	1,460 53	639 63	223 79	34,706 96
Buildings—Fuel and Water Stations—Rep. and Ren. of.....	24,680 41	5,471 42	2,217 37	258 88	1,740 97	34,778 06
Telegraph—Rep. and Ren. of.....	7,971 66	4,736 78	995 16	167 85	761 20	14,635 65
Docks, Wharves and Landings.....	3,186 00	.....	7,490 71	.....	158 07	10,805 28
Total.....	\$1,720,549 79	\$482,001 76	\$218,924 51	\$15,156 29	\$38,550 06	\$2,475,382 71
MAINTENANCE OF EQUIPMENT:						
Superintendence.....	\$13,253 78	\$3,834 05	\$1,278 05	\$842 29	\$742 04	\$19,956 21
Clerks.....	7,752 00	3,565 48	750 00	37 46	475 94	12,580 88
Stationery and Printing.....	1,510 72	518 42	189 52	.....	55 53	2,274 19
Locomotives—Rep. and Ren. of.....	411,369 37	116,152 17	55,991 60	2,787 54	4,010 54	590,291 22
Passenger Cars—Rep. and Ren. of.....	103,958 96	37,399 68	23,593 05	710 22	3,291 60	168,840 41
Dining Cars—Rep. and Ren. of.....	3,730 12	.....	323 69	.....	.....	4,053 81
Freight Cars—Rep. and Ren. of.....	566,713 86	87,423 91	18,855 30	704 59	3,192 34	676,899 00
Shop Machinery and Tools—Rep. and Ren. of.....	32,759 58	2,719 28	1,535 29	63 17	478 25	37,555 74
Total.....	\$1,141,070 56	\$251,613 89	\$102,446 40	\$5,125 07	\$12,176 84	\$1,512,432 46
TRANSPORTATION AND TRAFFIC:						
Superintendence—Transportation.....	\$14,742 76	\$4,506 17	\$2,295 95	\$395 38	\$1,304 43	\$23,236 69
Superintendence—Traffic.....	47,180 56	15,512 49	10,088 16	451 94	1,280 56	65,523 50
Clerks—Transportation.....	28,109 40	10,487 60	990 00	324 07	826 29	40,746 96
Clerks—Traffic.....	44,959 62	10,231 19	7,055 70	828 37	948 29	63,586 08
Stations—Agents and Clerks.....	283,673 54	94,493 63	35,200 70	3,171 35	7,735 60	423,280 66
Stations—Baggage Masters and Assistants.....	10,675 46	6,373 25	3,293 10	109 50	44 96	20,497 27
Stations—Labor at.....	97,075 27	31,939 51	17,204 22	532 39	1,384 20	148,135 66
Stations—Rent of.....	64,631 99	88 85	145 62	.....	.....	64,866 46
Stations—Expenses of.....	17,544 66	4,676 39	1,643 39	107 74	221 16	24,233 24
Stations—Fuel and Light for.....	5,939 04	7,143 95	1,591 75	16 68	380 25	18,341 90
Stations—Expenses and Supplies.....	239,674 69	56,236 38	18,243 34	668 12	1,480 46	316,502 99
Yardmen, Flagmen, Watchmen, etc.....	5,340 68	1,839 45	1,013 25	13 12	.....	8,226 50
Mail Expenses.....	34,964 77	5,576 30	.....	.....	.....	40,541 07
Switching.....	26,256 59	3,111 01	48 10	87 00	.....	29,502 70
Stock Yards—Expenses of.....	182,009 82	37,742 77	17,332 17	1,081 63	3,453 68	221,620 27
Telegraph—Service and Expenses.....	681,599 98	143,216 32	50,916 96	2,108 67	4,854 51	791,606 94
Trainmen.....	38,794 66	3,730 28	1,975 30	108 92	577 28	43,276 78
Train Expenses and Supplies.....	73,235 01	15,593 39	11,969 84	235 98	535 55	101,564 77
Cars—Cleaning.....	14,685 06	3,289 63	2,647 87	77 08	187 49	20,866 58
Cars—Fuel and Light for.....	835,583 82	200,265 46	71,169 26	4,118 10	8,371 23	1,117,487 97
Locomotives—Engine Men and Attendants.....	291,414 52	178,778 51	178,778 51	14,153 72	13,102 32	1,076,953 89
Locomotives—Fuel for.....	36,517 75	7,925 51	4,798 27	493 84	668 46	50,403 83
Locomotives—Expenses and Supplies.....	59,114 70	21,104 44	7,681 90	666 09	1,710 05	90,277 18
Water Supply.....	10,453 26	19,186 35	1,193 50	791 00	89 30	31,572 42
Loss and Damage—Live Stock.....	58 00	70 74	26 43	.....	.....	155 17
Loss and Damage—Baggage.....	11,399 29	5,309 60	1,355 25	224 68	896 40	19,185 22
Loss and Damage—Freight.....	3,615 40	5,696 11	810 03	.....	10 57	10,132 17
Loss and Damage—Property.....	11,070 07	9,929 40	1,372 50	.....	177 49	21,569 46
Loss and Damage—Injuries to Persons.....	3,316 03	2,382 19	757 02	13 90	96 65	6,555 39
Wrecks—Clearing and Expenses.....	283,024 13	108,656 80	35,248 08	1,232 34	3,641 03	421,608 38
Car Mileage.....	36,802 35	8,485 63	4,108 74	174 70	496 82	50,048 24
Stationery and Printing.....	14,017 52	1,925 85	7,471 17	24 17	57 59	23,496 33
Advertising.....	151,692 90	21,409 65	16,553 19	10 19	.....	189,806 02
Foreign Agencies.....	15,617 04	.....	1,357 38	.....	.....	13,974 42
Dining Car Service and Expenses.....	43,714 07	4,444 49	5,160 65	167 80	2,558 44	55,043 46
Miscellaneous.....	5,913 33	27,412 02	41,655 43	4,475 59	1,334 50	75,666 87
Rental of Locomotives and Cars.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total.....	\$3,925,469 02	\$1,156,083 38	\$556,537 24	\$36,450 46	\$58,405 44	\$5,729,945 54
GENERAL EXPENSES:						
General Offices—Salaries of.....	\$74,274 51	\$18,704 31	\$14,699 88	\$961 00	\$1,348 27	\$109,987 97
General Offices—Clerks and Attendants in.....	90,990 40	29,489 77	18,306 82	1,346 85	2,730 17	151,564 01
General Offices—Fuel, Light, Water, etc.....	4,497 80	647 88	419 08	.....	134 10	5,698 66
General Offices—Rent of.....	5,688 29	2,825 96	2,010 46	13 37	377 85	13,825 95
General Offices—Stationery and Printing.....	6,282 92	1,960 99	1,188 18	83 85	253 41	12,099 35
Legal Services and Expenses.....	61,556 01	22,516 18	6,737 14	481 78	1,958 82	95,658 83
Miscellaneous.....	22,911 11	2,507 51	2,307 51	135 86	8,582 28	35,650 27
Insurance.....	48,703 04	11,259 38	2,400 00	289 56	1,645 27	64,397 25
Advertising.....	352 90	83 80	23 72	1 35	.....	461 77
Real Estate—Expenses and Repairs.....	172 60	.....	.....	.....	.....	172 60
Total.....	\$328,077 97	\$85,788 60	\$47,984 99	\$3,484 03	\$14,332 17	\$489,687 06
Total Operating Expenses.....	\$7,111,967 34	\$1,985,487 83	\$925,595 44	\$60,215 85	\$123,664 21	\$10,207,428 67
Net Earnings.....	\$3,206,113 15	\$646,365 07	\$166,073 86	\$17,686 89	\$56,367 31	\$3,882,806 18

24

THE ATCHISON, TOPEKA AND

SANTA FE RAILWAY COMPANY.

25

鉄道会社のサービスを向上させる戦略として、路線を拡大していくことは重要な要素であり、その場合に鉄道会社自身で路線を新設するよりも既存の鉄道会社を結合するほうが効率的である。結合の方法は、合併、株式所有、リース、あるいはこれらの組合せ等により多様であったが³⁵⁾、アメリカ鉄道会社では比較的早い段階から企業集団が形成されていった。第21期年次報告書では、末尾に並列形式の財務諸表が掲記されていた。これは連結財務諸表ではないが、企業集団情報の萌芽を看取することができる。

一方、第21期年次報告書では、15社の個別財務諸表も添付されている。企業集団の中心である親会社には子会社の管理という重要な機能が求められたが、個別財務諸表は、子会社管理に利用するだけではなく、企業集団の実態を表すものとしても機能していたのである。

Ⅳ 結語

以上、ATSF 鉄道会社(ATSFRR.Co.)の複会計および連結会計の実態について検討してきた。

倒産以前の ATSFRR.Co. では、複会計ではなく通常の形式による財務諸表が作成されていた。複会計は、資本勘定残高を一般貸借対照表に振り替えることをメルクマールとし、これは通常の貸借対照表という借方総額・貸方総額を算出しないことを意味する。この点を勘案すると、完全分離・内部区分の相違は、単なる形式上の問題となる。実際に ATSF 鉄道会社の第1期年次報告書(第7期も同様)では、借方総額・貸方総額を算出しておらず、資本勘定と一般貸借対照表は独立した財務表となっており、複会計の形式を具備しているといえるのである。ただし、イギリス複会計は、資本勘定において長期資金を長期資産に投下するという資本的取

支を重視するが、企業再編時に複会計を導入した ATSF 鉄道会社では、その機能の変容せざるを得ない。とはいえ、固定費の圧迫や資金の窮乏という状況を勘案すると、同社は運転資本をかなり重視していたと考えられ、複会計を導入する意義は充分にあった。再建後における比較貸借対照表形式の採用も、資金管理に対する姿勢の反映であると考えられる³⁶⁾。

連結会計は企業集団の会計的投影であるが、子会社管理という観点からは、むしろ個別財務諸表が有用となる。当時のアメリカ鉄道会社では、ATSFRR.Co. により企業集団の個別財務諸表をそのまま公表する事例が散見される。理論的には、構成会社個別財務諸表の単純な掲載方式や、企業集団全体の動向を鳥瞰する個別財務諸表の並列方式から、要約表としての連結財務諸表方式に展開していったように考えられる³⁷⁾。親会社の観点からすれば、まず管理上の企業集団が形成され、その後に会計上の企業集団が観念されたということになる³⁸⁾。鉄道会社の企業集団化は、多様な報告手段を醸成する素地となっていたのである。

付記

本稿は、科学研究費補助金(若手研究B:課題番号22730347)による研究成果の一部である。

参考文献

Atchison, Topeka and Santa Fe R.R. Co. (1893), *Twenty-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*

- 36) 中村 萬次『改訂増補資金計算論』国元書房、1973年、2、11 ページ。
- 37) 当時の鉄道会社における年次報告書の分量からすると、連結への転換は、作成コストも大きな要因であった。
- 38) 会計上の企業集団が観念された場合でも、管理上の企業集団が消滅することはない。管理上の企業集団は維持された状態で、報告体系としての会計上の企業集団が現出するということである。

35) 佐合絨一、前掲書、29 ページ。

30.

Atchison, Topeka and Santa Fe Ry. Co.(1896), *First Annual Report of Atchison, Topeka & Santa Fe Railway Company for Six Month Ending*, June 30.

Atchison, Topeka and Santa Fe Ry. Co.(1902), *Seventh Annual Report of the Atchison, Topeka & Santa Fe Railway Company for the Fiscal Year Ending June 30*.

Bryant, Jr., Keith L.(1974), *History of the Atchison, Topeka and Santa Fe Railway*, New York: Macmillan.
 ———(1988)ed., *Railroads in the Age of Regulation, 1900-1980, Encyclopedia of American Business History and Biography*, New York: Facts on File.

Campbell, E. G.(1968), *The Reorganization of the American Railroad System, 1893-1900*, New York: Columbia University Press, 1938, reprinted by New York: AMS.

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。

Childs, William Herbert(1949), *Consolidated Financial Statements: Principles and Procedures*, Ithaca, N.Y.: Cornell University Press.

Daggett, Stuart(1967), *Railroad Reorganization*, Cambridge: Harvard University Press, 1908, reprinted by New York: Augustus M. Kerrey.

Dicksee, Lawrence Robert(1976), *Advanced Accounting*, London: Gee & Co., 1903, reprinted ed., New York: Arno Press.

———(1976), *Depreciation, Reserves and Reserve Funds*, London: Gee & Co., 1903, reprinted ed., New York: Arno Press.

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*, London and New York: Routledge.

Hatfield, Henry Rand(1909), *Modern Accounting, Its Principles and some of its Problems*, New York and

London: D. Appleton & Co. 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。

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』北海道大学, 第 59 巻第 1 号, 55-66 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。

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(1973)『改訂増補資金計算論』国元書房。

———(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。

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。

小栗崇資(2002)『アメリカ連結会計生成史論』日本経済評論社。

小澤治郎(1992)『アメリカ鉄道業の展開』ミネルヴァ書房。

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.

Ripley, William Zebina(1915), *Railroads: Finance & Organization*, London: Longmans, Green and Co.

佐合紘一(1986)『企業財務と証券市場－アメリカ株式会社金融の成立－』同文館。

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

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。

Van Oss, Salmon Frederick(1977), *American Railroads as Investments*, New York: G. P. Putnam's Sons, 1893, reprinted by New York: Arno Press.