



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	New York, Ontario and Western鉄道会社の複会計システム
Author(s)	春日部, 光紀
Citation	経済學研究, 66(2), 33-48
Issue Date	2016-12-08
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/64225
Type	departmental bulletin paper
File Information	ES_66(2)_033-048.pdf



New York, Ontario and Western 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、1868 年イギリス鉄道規制法によって制度化された財務報告の体系である。形式的な特徴としては、通常の貸借対照表 (単会計) を固定区分 (固定資産、資本および固定負債を収容) と流動区分 (流動資産と流動負債を収容) に分割する点にある。一般に、前者を資本勘定 (または資本収支勘定)、後者を一般貸借対照表と呼称する。同法制定以降、鉄道会社・水道会社 (自主的に採用)・ガス会社等に適用されたが、これらに共通する特徴は、建設に巨額の資本を要する資本集約型産業という点にある。同システムは、法制化以前、すでに運河会社・鉄道会社で実践されていた¹⁾。歴史的な特徴としては、たとえば運河は建設期間が長期に及ぶため、まずは資本勘定が作成され、長期資金が固定資産の建設・取得に対して適切に使用されていることを明示し、開業後に収益勘定 (損益計算書) や一般貸借対照表が開示された²⁾。

他方で複会計システムは、アメリカ鉄道会計と区別する最大の特徴であるという見解にみら

れるように³⁾、アメリカ鉄道には伝播しなかったというのが通説となっている。しかしながら、特に 1893 年恐慌を契機として、Chicago Great Western 鉄道会社 (1893 年)、Atchison, Topeka and Santa Fe 鉄道会社 (1896 年)、Norfolk and Western 鉄道会社 (1897 年) では複会計システムが導入されていた⁴⁾。ヨーロッパ資本は、アメリカ鉄道網を形成するうえでもっとも重要であった⁵⁾。したがって、株主や債権者に国内関係者だけでなく外国 (主にイギリス) 関係者もいる場合には、開示の形式や内容がこれら関係者の要求や期待に応じるものになることは十分に考えられる⁶⁾。

本稿は、アメリカ鉄道会社における複会計システムの事例として New York, Ontario and Western Railway Company (以下 NYOW 鉄道会社と略称) を祖上にのせ、同社の年次報告書を分析・検討していく。続いて、1868 年イギ

法では、収益勘定に加えて純収益勘定も規定された。

3) Sakolski, A. M. (1910). Control of Railroad Accounts in Leading European Countries, *The Quarterly Journal of Economics*, Vol. XXIV, p.479.

4) 参考文献の拙稿を参照されたい。

5) Ripley, William Z. (1923). *Railroads: Finance & Organization*, New York: Longmans, Green and Co., p.2.

6) Previts, Gary John and Merino, Barbara Dubis (1979). *A History of Accounting in America: an Historical Interpretation of the Cultural Significance of Accounting*, New York: John Wiley & Sons, p.45. 大野功一, 岡村勝義, 新谷典彦, 中瀬忠和訳 (1983)『アメリカ会計史—会計の文化的意義に関する史的解釈—』同文館, 49 頁。

1) 複会計システムは、鉄道会社だけではなく、それに先行する運河会社の会計実務もその形成に多大な影響を与えた (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, 第 2-5 章を参照されたい)。

2) Edwards, John Richard (1985). The Origins and Evolution of the Double Account System: An Example of Accounting Innovation, *Abacus*, Vo.21, No 1, pp.22-23, 28. 1868 年鉄道規制

リス鉄道規制法との比較を行い、同社の複会計システムの特徴を析出する。

II. NYOW 鉄道会社の複会計システム

1. 第 6 期年次報告書 (1885 年)

NYOW 鉄道会社は、New York and Oswego Midland Railroad Company (以下 NYOM 鉄道会社と略称) の再編によって 1880 年に成立した⁷⁾。NYOM 鉄道会社の再編は、建設費が見積りを大幅に超過したことが理由であった。NYOW 鉄道会社が社名に 'railway' という用語を使用したのは、イギリス人投資家が増加していたことを反映している⁸⁾。同社は、New York Central Railroad Company の利益を奪う目的で New York, West Shore and Buffalo Railroad Company (以下 NYWSB 鉄道会社と略称) の建設を支援したが、1883 年には、両社ともに財務状況が悪化している⁹⁾。NYOW 鉄道会社は、成立当初から脆弱な財務体質であり、結果として 1885 年に財務的困窮に陥り、次年度 (1886 年) からは経営陣が刷新されることとなった。

第 6 期年次報告書 (1885 年) では 16 種類の計算書が添付されているが、複会計様式は採用されていない。貸借対照表 (general account) は固定性配列法で作成され、固定項目・流動項目を含む通常の形式となってい

る¹⁰⁾。損益計算書 (income and expenses) も通常の形式であり、当期利益 \$ 29,975.77 は、貸借対照表に振り替えられている¹¹⁾。

役員一覧には監査役が列記されており、トレジャラーとともに計算書や一覧表を作成したとの記述がある¹²⁾。

2. 第 7 期年次報告書 (1886 年)

年次報告書は、Thomas P. Fowler 社長による株主向けの報告で始まっている¹³⁾。安全性や経済性を考慮すると、鉄レールの鋼レールへの置換、車輛 (rolling stock) の追加や改良、構脚橋 (trestle bridges) のための築堤、築堤の拡張、岩盤斜面の改良、切通し (cuttings) 等が必要であり、資本的支出への必要性を訴えている。純収益勘定の説明では、利益が幹線や車輛の改良や追加への支払に充当できるとしている¹⁴⁾。

1886 年 6 月 1 日には、Delaware & Hudson Canal Company と 35 年のリースを締結し、Utica, Clinton & Binghamton, and Rome & Clinton Railroads (以下 UCB and RC 鉄道会社と略称) の運行を開始したとしている。このリースとともに Oswego までの石炭輸送に関する契約を行い、結果として決算までの 4 ヶ月間 (6

7) Adler, Dorothy R., edited by Hidy, Muriel E. (1970). *British Investment in American Railways, 1834-1898*, Charlottesville: Eleutherian Mills-Hagley Foundation, p.181.

8) Helmer, William F. (1959). *O. & W.: The Long Life and Slow Death of the New York, Ontario & Western Ry.*, California: Howell-North Press, p.47. アメリカ鉄道会社の会社名は、一般に 'railroad' という用語を使用していた。NYOW 鉄道会社は、次章で検討する複会計採用後の年次報告書の表題を 'accounts' と表記する等、イギリス的な用語の使い方が散見される。

9) Adler, *op. cit.*, pp.180, 182.

10) New York, Ontario and Western Railway Company (1885), *Sixth Annual Report of the President of the New York, Ontario and Western Railway Company to the Stockholders for the Fiscal Year ending September 30, 1885*, Cambridge, Mass, pp.30-31.

11) *Ibid.*, p.32.

12) *Ibid.*, pp.2-3. なお監査報告書は添付されておらず、次年度から監査役は廃止されている。

13) NYOW Ry. Co. (1886), *Seventh Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company, with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending 30th September, 1886*, New York, p.3.

14) 利益を固定資産の購入に充当することは、収益的収入を資本的支出に利用することとなる。また第 8 期年次報告書の秘書役兼トレジャラー報告にも同様の指摘がなされている (40 頁参照)。

月から9月)の純利益は、\$ 6,118.34であったとしている¹⁵⁾。また Barrow, Wade, Guthrie & Co.による監査を実施するために、当会計年度から準備を進めているとしている。社長報告では、流動負債を完済して経済的に業務を遂行していくこと、他鉄道会社との接続は、業務を拡大して収益を改善していくであろうことを強調している。

続いて、James E. Childs による社長宛の総支配人報告書 (general manager's report) が記載されている¹⁶⁾。業績に関しては、過年度利益との比較分析、営業費率分析、列車別走行マイル比較等を行っている。鉄道会社にとって重要な固定資産 (資本的支出) には多くの説明がなされ、建設、路線と設備の改良、新設備への投資総額を2期間比較で表示している¹⁷⁾。特に鋼レールへの取り替えは、多額の費用を要している。幹線は、鋼レールへの置換をほぼ終了しているが、コストを費用計上したにもかかわらず、会計年度以降まで敷設を行っていた場合があるとされている。支線の鉄レールは損耗の兆候を示しており、急速に頽廃 (deteriorate) しているため、やはり鋼レールへの転換が必要であるとしている¹⁸⁾。車輛としては、たとえば Baldwin 社製の蒸気機関車を導入したことで、燃料費・修繕費ともに経済性が向上し、レールの損耗も軽減され、牽引力は約 45% 向上したとし

ている¹⁹⁾。燃料費の低減は、燃料自体の価格低下と新エンジンによる燃費の向上に加えて、技師 (engineers) や火夫 (firemen) に対する月次表彰制度の影響を指摘している²⁰⁾。その他には、ミルク事業、石炭事業、旅客事業等、事業別の状況が記述されている。

第7期年次報告書には、複会計様式にもとづく15種類の報告書が添付されている²¹⁾。勘定体系としては、No.4, No.7, No.8, No.9の財務表が中心となる。

No.1 Statement of Capital authorized and Created by the Company. (授權資本および認可資本計算書)²²⁾

No.2 Stock and Share Capital created, showing the proportion issued. (払込金を示す認可資本計算書)

No.3 Capital Raised by Loans. (ローン計算書)

No.4 Receipts and Expenditures on Capital Account. (資本勘定)

No.5 Detail of Expenditure on Capital Account. (資本的支出明細表)

No.6 Statement of Floating Debt paid. (流動負債計算書)

No.7 Reserve Account. -30th September, 1886. (収益勘定)

No.8 Net Revenue Account. -30th September, 1886. (純収益勘定)

No.9 General Balance Sheet. -30th September, 1886. (一般貸借対照表)

No.10 Expenditure on Revenue Account. -Abstracts A to F. (支出明細表)

No.11 Mileage. (運行マイル計算書)

No.12 Statement of Train and Engine Mileage. (車輛別走行マイル計算書)

15) 複会計様式を採用した1886年の年次報告書では、UCB and RC 鉄道会社収益勘定 (No.15) が添付されている。NYOW 鉄道会社は、Oswego 港での事業が数年にわたって停滞し、回復の見込みがなかったため、その打開策として UCB and RC 鉄道会社とのリースに至った (NYOW Ry. Co. (1886), *op. cit.*, p.22)。UCB and RC 鉄道会社を価値ある支線 (valuable feeders) としてきわめて重視していたことが (*Ibid.*, pp.5, 19), 独立した財務表の開示理由であると考えられる。

16) *Ibid.*, pp.7-23.

17) 詳細な支出項目と金額は、資本的支出明細表で明示されている。

18) *Ibid.*, pp.8-9. J. E. Childs は、鉄レールはたとえ良好な状態であっても数年内に置換が必要となると主張している (*Ibid.*, p.10)。

19) *Ibid.*, p.11.

20) *Ibid.*, p.15.

21) *Ibid.*, pp.26-36.

22) 次章で検討するように、NYOW 鉄道会社の複会計システムは、1868年イギリス鉄道規制法の影響を看取することができる。そこで同社の報告書を訳出するにあたっては、中村萬次『英米鉄道会計史研究』同文館、1991年、139-144頁を参考にした。

THE NEW YORK, ONTARIO AND WESTERN RAILWAY COMPANY.

Accounts for the fiscal year ending 30th September, 1886.

No. 1.—Statement of Capital authorized and created by the Company.

	CAPITAL AUTHORIZED.				CAPITAL CREATED OR SANCTIONED.			
	Stock, Common.	Stock, Preferred.	Loans.	Total.	Stock, Common.	Stock, Preferred.	Loans.	Total.
Articles of Association.....	\$48,000,000	\$2,000,000						
May 13th, 1880, pursuant to Chap. 155, Laws of 1880, to carry out reorganization not exceeding.....	15,000,000			\$69,000,000	\$58,113,982 84	\$2,000,000*	\$4,000,000*	\$62,113,982 84
Mortgage 1st Sept., 1884, 6 per cent. thirty-year bonds.....			\$4,000,000					

* \$2,000,000 of the Loan is created to extinguish \$2,000,000 Preferred Stock.

(出所) NYOW Ry. Co. (1886). *Seventh Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company, with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending 30th September, 1886*, New York, pp.26-27.

図 1 授權資本および認可資本計算書 (第 7 期)

No. 2.—Stock and Share Capital created, showing the proportion issued.

	Amount Created or Sanctioned.	Amount Issued.	Calls in Arrear.	Amount Unissued.
Articles of Association and pursuant to Chapter 155, Laws of 1880	\$60,113,982 84*	\$58,186,982 84		

* 2,000,000 1st Mortgage 6% Bonds, created to extinguish \$2,000,000 of this Stock.

(出所) *Ibid.*, pp.26-27.

図 2 払込金を示す認可資本計算書 (第 7 期)

No. 3.—Capital Raised by Loans.

	Amount Created or Sanctioned.	Amount Issued.	Calls in Arrear.	Amount Unissued.
Mortgage, 1st September 1884, 6 per cent. thirty-year bonds	\$4,000,000 00	\$2,927,000 00		\$1,073,000 00

(出所) *Ibid.*, pp.26-27.

図 3 ローン計算書 (第 7 期)

No. 13 Statistics of Earnings and Expenses. (月別収益・費用計算書)

No. 14 Return of Working Stock, 30th September, 1886. (車輛明細表)

No. 15 Revenue Account, U. C. & B. and R. & C. Railways, for four months, June to September, 1886. (UCB and RC 鉄道会社収益勘定<6 月から 9 月までの 4 ヶ月間>)

まず授權資本および認可資本計算書 (No. 1) では、左側に授權資本 (capital authorized) が示されており、その内訳は普通株式 \$ 63,000,000 (\$ 48,000,000 + \$ 15,000,000), 優先株式 \$ 2,000,000, ローン \$ 4,000,000²³⁾ となっている (図 1)。右側では、普通株式 \$ 58,113,982.84 に優先株式とローンの金額²⁴⁾を加算し、合計 \$ 62,113,982.84 を算出してい

る。払込金を示す認可資本計算書 (No. 2) では、最初に普通株式 \$ 58,113,982.84 と優先株式 \$ 2,000,000 の合計額 \$ 60,113,982.84 が記載されている (図 2)。ただし、優先株式は担保付社債の発行にともない償還されるため、株式発行総額は \$ 58,186,982.84 となり、当該金額が資本勘定 (No. 4) の貸方と一致している。ローン計算書 (No. 3) では、担保付社債の発行可能限度額 \$ 4,000,000.00 のうち \$ 2,927,000.00 が発行されたことを明らかにしている (図 3)。

24) 優先株式 \$ 2,000,000, ローン (担保付社債) \$ 4,000,000 となっているが、担保付社債の半分は優先株式を償還するために調達されるため、合計は \$ 62,113,982.84 (普通株式 \$ 58,113,982.84 + ローン \$ 4,000,000) となっている。この経緯に関しては、Van Oss, Salmon Frederick (1977). *American Railroads as Investments*, New York: G. P. Putnam's Sons, 1893, reprinted by New York: Arno Press, pp.344-345. を参照されたい。

23) 具体的には、担保付社債 (利率 6 %, 期間 30 年) を発行している。

No. 4.—Receipts and Expenditures on Capital Account.

	Expended to 30th Sept., 1885.	Expended during year.	Total.		Received to 30th Sept., 1885.	Received during year.	Total.
To Expenditure:				By Receipts:			
On Main Line and Branches...	\$53,232,661 34			Common Stock	\$58,113,982 84		\$58,113,982 84
On Line Weehawken to Middle-	6,727,494 78			Preferred "	2,000,000 00	Dr. 1,927,000 00	73,000 00
town				Terminable Bonds exchanged			
For amounts transferred to				for Preferred Stock		1,927,000 00	1,927,000 00
cost of Line on settlement				Terminable Bonds sold	134,000 00	866,000 00	1,000,000 00
made 1st January, 1886, by				Balance			460,374 28
which this Company obtained							
the fee of the Line from Mid-							
dletown to Cornwall, and							
were relieved of obligations							
and guarantees to the West							
Shore R'y Co., and the West							
Shore and Ontario Terminal							
Co.	1,329,270 59	\$400,930 41	61,574,357 12				
		Per statement					
		No. 5.					
Less proceeds of sale of ferry-	\$61,289,426 71						
boat "Oswego," and six car							
floats	116,000 00						
	\$61,173,426 71						
			\$61,574,357 12				\$61,574,357 12

(出所) *Ibid.*, pp.26-27.

図4 資本勘定 (第7期)

資本勘定 (No.4)²⁵⁾は、貸方に長期の資金調達源泉である資金的収入を示し、それを原資として借方に鉄道路線や車輛等への資金的支出を示す財務表である (図4)。前期までの資金的収入・資金的支出 (前期繰越額) を起点とし、そこに当会計年度の収入・支出を加算する形式で期末の数値が計算されている。具体的には、貸方に払込金を示す認可資本計算書およびローン計算書の金額が記載されている。優先株式の償還は \$1,927,000.00 分が実施され、残額の \$73,000 と普通株式の合計額は、払込金を示す認可資本計算書のと一致している。担保付社債は、最初に優先株式を償還するために発行された \$1,927,000.00 が計上され、続いて今年度の売却分 \$866,000.00 を既発行分に加算した \$1,000,000.00 が計上されている。担保付社債の合計額である \$2,927,000.00 に関しても、ローン計算書のと一致している。借方には、まず幹線および支線 (on main line and branches), Weehawken から Middletown までの路線, 1886 年 1 月 1 日に実施された継承財産の路線原価への移転額の合計 \$61,289,426.71 が記載され、そこからフェリー

ボート (Oswego 号) と艇 (6 台) の売却収入 \$116,000 を控除し \$61,173,426.71 を算出している。当会計年度の資金的支出は \$400,930.41 であり²⁶⁾、この金額を加算すると \$61,574,357.12 となる。資本勘定は、長期に資金が固定化される固定資産への投資を長期資金の範囲内で充当しているか否かを明示し、貸方残高となるのが通常である。この貸借差額は運転資本であり、営業資金として活用される。今年度の資本勘定は \$460,374.28 の借方残高となっているため、資金不足 (短期資金が長期資産に流入している) の状況にあると判断できる。

収益勘定 (No.7)²⁷⁾は、貸方に旅客 (passen-

26) 今年度の支出は、資金的支出明細表 (No.5) において内訳が詳述されている。また、流動負債計算書 (No.6) では流動負債の返済状況が記載され、今期に完済したことを示している。社長報告では、返済の原資として、第1担保付社債、フェリーボートおよび艇の売上げ、当期の利益を充てたとしている (NYOW Ry. Co. (1886), *op. cit.*, p.3)。

27) 表題の下には、West Shore Line の経営成績に関して、1885 年度は 12 ヶ月分が、1886 年度は最初の 3 ヶ月分が含まれているとの但し書きがある。年次報告書では、やむを得ず合算したこと、それによって比較が複雑になっていることを指摘している (*Ibid.*, pp.4-5)。この West Shore Line は、

25) 原義的には資本収支計算書の方が適切かと思われるが、本稿では資本勘定と訳出する。

No. 7.—Revenue Account.—30th September, 1886.

(Includes 12 months operations of West Shore Line south of Cornwall in 1885; 3 months in 1886.)

September 30th, 1885.	EXPENDITURE.	September 30th, 1886.	September 30th, 1885.	RECEIPTS.	September 30th, 1886.
	On account of—			On Account of—	
\$573,557 82	Conducting Transportation..... Abstract A,	\$370,285 00	\$672,752 26	Passengers.....	\$459,219 90
411,589 38	Motive Power and Repairs to En- gines, etc..... “ B,	357,592 51	84,318 91	Mails, Express, etc.....	73,897 35
95,767 62	Maintenance of Cars..... “ C,	75,840 39	1,125,063 46	Merchandise and Live Stock.....	938,284 76
234,468 44	Maintenance of Way, Stations and Buildings..... “ D,	197,255 88	18,140 86	Miscellaneous.....	21,449 18
102,191 86	General Expenses..... “ E,	88,847 27			
225,352 18	Miscellaneous Expenses..... “ F,	104,630 64			
1,642,927 30	Total Working Expenses.....	1,194,451 69			
88,800 00	Taxes.....	76,400 00			
1,731,727 30		1,270,851 69			
168,548 19	Balance Carried to Net Revenue Acc't—No. 8,	221,999 50			
\$1,900,275 49		\$1,492,851 19	\$1,900,275 49		\$1,492,851 19

(出所) *Ibid.*, pp.30-31.

図5 収益勘定 (第7期)

No. 8.—Net Revenue Account.—30th September, 1886.

	To Rentals:—				
\$103,452 78	West Shore & Ontario Terminal Co. (3 mos.)	\$24,691 84	\$168,548 19	By Balance of Revenue Account for the year, per Account No. 7.....	\$221,999 50
188,648 48	N. Y., W. S. & B. R'y Co. “	44,569 50	78,966 90	“ Terminal Receipts (3 months).....	21,935 03
4,840 00	“ Interest on First Mortgage 6% Bonds....	39,174 66		“ Interest on W. S. and Ont. Terminal Co.'s Bonds.....	9,037 50
	“ “ Floating Debt.....	38,583 99	45,316 66	“ Int. on N. Y., W. S. & B. R'y Co.'s Debt...	7,535 48
			34,045 28		
296,941 26	“ Balance to Profit and Loss.....	147,019 99			
20,935 77	“ “ Account No. 9.....	113,487 52			
\$326,877 03		\$260,507 51	\$326,877 03		\$260,507 51

(出所) *Ibid.*, pp.30-31.

図6 純収益勘定 (第7期)

gers), 郵便等 (mails, express, etc.), 商品および家畜 (merchandise and live stock), 雑収入 (miscellaneous) による収入合計 \$1,492,851.19 が計上されている (図5)。借方では, 営業費 (working expenses) として運送事業費 (conducting transportation), 動力費およびエンジン修繕費等 (motive power and repairs of engines, etc.), 車輛維持費 (maintenance of cars), 軌道・駅舎および建物維持費

(maintenance of way, stations and buildings), 一般費 (general expenses), 雑費 (miscellaneous expenses) が計上され, 支払税金 (taxes) との合計額は \$1,270,851.69 となる。輸送事業による利益 \$221,999.50 は, 純収益勘定に振り替えられる (balance carried to net balance account—No.8)。純収益勘定 (No.8) は, 貸方に収益勘定からの振替額と利息収入が計上され, 借方に賃借料と支払利息が計上されている (図6)。利益の表記に関して, 前年度は損益残高 (balance to profit and loss) と記載していたが, 本年度から会計報告書の形式を変更したために No.9 勘定への残高 (balance to account No.9) と表記され, 利益は \$113,487.52 となっている。なお収益勘定と純収益勘定は, 組み替えによって前年度の金額も併記されており, 期間比較が可能となっている。

NYWSB 鉄道会社とともに共同運行してきたが, 負担が過重となってきたことを理由として 1886 年 1 月 1 日に協定を締結し, 現在は通行料を支払っているのみだとしている (*Ibid.*, p.4)。したがって, 1886 年度 (1885 年 10 月 1 から 1886 年 9 月 30 日) は, 1885 年 10 月から 12 月までの 3 ヶ月間の業績を含むこととなる。総支配人報告書では, 1885 年後半の火災によって会計関係書類の大半が焼失したとあるため (*Ibid.*, p.7), こうした形式上の組み替えが十分にできなかった可能性がある。

No. 9.—General Balance Sheet,—30th September, 1886.

	30th Sept, 1886.		30th Sept., 1886.
Franchises and Property, per Statement No. 4.....	\$61,574,357 12	Common Stock, per Statement No. 4.....	\$58,113,982 84
Investments in other Companies.....	3,340 75	Preferred " " " ".....	73,000 00
Cash at Bankers.....	46,325 50	First Mortgage Bonds " " " ".....	2,927,000 00
Stores Fuel, Old Material, etc., on hand.....	199,602 66	Balance Net Revenue, per Account No. 8.....	113,487 52
Sundry Outstanding Accounts due to the Company.....	167,163 42	Coupons due not presented for payment, and Coupon Interest and Taxes accrued but not due, etc.....	51,633 17
Outstanding Traffic Accounts.....	18,698 49	Sundry Outstanding Accounts due by the Company.....	261 805 68
Bills Receivable.....	39,07 00	Wages for month of September.....	71,818 37
Deposit in Court, re Tax Suit.....	23,734 16	Profit and Loss Account.....	465,953 18
Steam Shovels.....	12,500 00	U. C. & B. and R. & C. R'y's—Profit on Working.....	6,118 34
	\$62,084,799 10		\$62,084,799 10

(出所) *Ibid.*, pp.30-31.

图7 一般貸借対照表 (第7期)

一般貸借対照表 (No.9) の貸方は、最初に資本勘定の貸方に記載されていた金額がすべて掲記され²⁸⁾、続いて純収益勘定から利益 \$113,487.52 が振り替えられている (図7)。流動負債は、支払呈示のない利札等 (coupons due not presented for payment)、未払勘定 (sundry outstanding accounts due by the company)、9月分未払賃金 (wages for month of September) が計上されている。その他、損益勘定 (profit and loss account) として \$465,953.18、UCB and RC 鉄道会社における営業利益として \$6,118.34 が計上されている。借方は、貸方と同様に資本勘定の金額が最初に移記され、続いて他社投資勘定 (investments in other companies)、銀行預金 (cash in bankers)、備品、燃料、材料等<手許保有分> (stores, fuel, old material, etc., on hand)、未収勘定 (sundry outstanding accounts due to the company)、未収運賃 (outstanding traffic accounts)、受取手形 (bills receivable)、税務訴訟に関する裁判所への供託金 (deposit in court, re tax suit)、蒸気シャベル (steam shovels) が計上されている。一般貸借対照表は、すべての資産・負債・資本が計上されており、通常の貸借対照表形式を採用している点に特徴がある。

支出明細表（No.10）は、収益勘定の営業費用（A～F）に関する明細を、運行マイル計算書（No.11）は、所有路線、軌道使用権保有路線、リース路線別の営業マイル数を、車輛別走

行マイル計算書 (No. 12) は、旅客列車 (passenger train)、貨物列車 (freight train)、混成列車 (mixed train) 等の列車別に走行マイル数を、それぞれ示している。月別収益・費用計算書 (No. 13) は、月別の収益費用明細を前年度数値と比較し、費用と収益の合計額に関しては増減率を算出している。また 1 マイルあたり費用および収益額、1 人 1 マイルあたり収益額等の分析が行われている。車輛明細表 (No. 14) は、蒸気機関車、一等車、二等車等の列車別保有数を示している。UCB and RC 鉄道会社収益勘定 (No. 15) は、同社の 6 月から 9 月までの 4 ヶ月間の収益費用が計上されている。NYOW 鉄道会社が支払う最低リース料は年間 \$ 70,000 とされているが²⁹⁾、当年度は 4 ヶ月間のリース期間であるため、\$ 23,333.33 が費用に計上されている³⁰⁾。

報告書の劈頭には、社長宛の秘書役兼トレジャラー報告書 (secretary-treasurer's report) が掲記されている³¹⁾。本年度に提出された new form (複会計-筆者) による報告書は、比較を可能にするために前年度分が組み替えられていること、会計部門 (accounts department) が再編され、1886 年 5 月 1 日に一般事務部門へ移転された旨の記載がある³²⁾。

28) ただし、担保付社債に関しては、金額を合算し一勘定で示している。

29) NYOW Ry. Co. (1886), *op. cit.*, p.5.

30) 年次報告書では、UCB and RC 鉄道会社の収益がリース料を十分に賄うものであるとしている (*Ibid.*, p.19)。

31) *Ibid.*, p.25.

32) 一般費 (general charges) は、部門を再編することで、結果的に約5ヶ月分に節約されることとなった (*Ibid.*, p.25)。

3. 第8期以降の主な変化

(1) 第8期年次報告書 (1887年)

資本勘定の借方は、1886年9月30日までの資本的支出に関して、幹線および支線という一勘定ですべての固定資産を表示している。当該勘定には蒸気機関車や車輛等も含まれているが、その詳細・内訳に関しては、車輛明細表等で把握できる。当会計年度の支出に関しては、資本的支出明細表で確認することができる。流動負債計算書は、返済が完了したため今年度から開示されていない。そのため収益勘定と純収益勘定の番号が繰り上がり、No.8として収益残高勘定 (revenue balance account) が追加されている³³⁾。それ以外の計算書に関して、変更点はない。

総支配人報告書では、前期と同様、経営状況の詳細な分析がなされている。今期の特徴として、1887年に成立した州際商業法 (interstate commerce act) によって運賃の値下げを余儀なくされたが、輸送量の増大で相殺できるとしている³⁴⁾。秘書役兼トレジャラー報告は、昨年の年次総会で株主が選任した Barrow, Wade, Guthrie & Co. によって、毎月、帳簿が監査されたこと、昨年と比較して未収項目が減少した結果、路線運行から稼得される純収益と併せて資本的支出への資金供給が可能となることを指摘している³⁵⁾。

監査報告書は、第8期年次報告書で初めて添

付され³⁶⁾ (図8)、提出先は NYOW 鉄道会社の株主となっている。本会計年度末 (会計期間は1886年10月1日から1887年9月30日) に向けて、会社の帳簿と勘定に関する継続的な月次監査を行い、ヴァウチャーを現金出納帳と比較したことが記載されている。続いて1887年9月30日の一般貸借対照表を検討し、種々の帳簿と比較し、それが同様に正確であることを証明するとしている。また、銀行の現金残高およびトレジャラーの保管する未発行社債を、適宜に検証したと述べている。

(2) 第10期年次報告書 (1889年) 以降

第10期年次報告書では、1889年4月3日に臨時総会を開き、統合担保付社債の発行が承認されたとの記述がある³⁷⁾。\$3,500,000の資金調達が実行され、資本勘定は、最後の開示となる第24期 (1903年) に至るまで、一貫して貸方残高となる³⁸⁾。

監査報告書は、第10期と第11期のみ個人の署名となるが (第9期は資料未入手のため不明)、それ以降は少なくとも第32期 (1911年) まで監査事務所のサインがなされている³⁹⁾。第15期年次報告書では、資本勘定と収益勘定への支出に関しては、正確に区別がなされるよう細心の注意が払われているという文言が追加されている⁴⁰⁾。

33) NYOW Ry. Co. (1887), *Eighth Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company, with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending 30th September, 1887*, New York, pp.34-35.

34) *Ibid.*, p.21. 同法の規定により作成された報告書は州際商業委員会によって収録・分析されたため、外部監査的役割を果たしたが、目的は運賃統制にあり、監査としては副次的な機能しか有していなかった (中村萬次, 前掲書, 236頁)。

35) *Ibid.*, p.29. 営業活動とそれにもなう資金循環が良好である点を強調しているが、前期の資本勘定における借方残高\$460,374.28は、今期\$669,971.90に拡大している。

36) 監査報告書は、一般貸借対照表 (No.9) と支出明細表 (No.10) の間 (いわゆる会計報告書の後) に挿入されている (*Ibid.*, p.37)。また年次報告書の劈頭には、取締役 (directors) ・役員 (officers) に続いて、監査人 (auditors) が列記されるようになる (*Ibid.*, p.2)。

37) NYOW Ry. Co. (1889), *Tenth Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending 30th September, 1889*, New York, pp.7-8.

38) 各年の年次報告書より。

39) 各年の年次報告書より。監査事務所も変更されていない。

40) NYOW Ry. Co. (1894), *Fifteenth Annual Report of the President and Officers of the New York, On-*

EQUITABLE BUILDING,
120 BROADWAY, 6TH FLOOR,
NEW YORK, 15th December, 1887.

To the Proprietors of the New York, Ontario and Western Railway Company :

We hereby certify that we have made a continuous monthly audit of the Books and Accounts of the Company, for the year ending September 30th, 1887, and compared the vouchers with the Cash Book.

We have also examined the General Balance Sheet of September 30th, 1887, and compared it with the various books, and we certify the same to be correct.

We have also verified, from time to time, the cash balance at the Company's bankers, and the unissued bonds of the Company in the Treasury of the Company.

BARROW, WADE, GUTHRIE & CO.,
Auditors.

(出所) NYOW Ry. Co. (1887). *Eighth Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company, with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending 30th September, 1887* New York, p.37.

図8 監査報告書 (第8期)

Ⅲ. 1868年イギリス鉄道規制法との比較

1. 計算書の構成

1868年に制定されたイギリス鉄道規制法は、すべての鉄道会社に対して複会計様式による財務報告を強制した。同法の第1スケジュールでは、鉄道会社が作成すべき15種類の計算

書を掲記している⁴¹⁾。NYOW 鉄道会社では、第7期年次報告書において、初めて複会計による15種類の計算書が作成されたが、両計算書の表題を列挙すれば表1のようになる。

鉄道規制法とNYOW 鉄道会社の年次報告書に共通する計算書に、網掛けを附した⁴²⁾。資本勘定に関係する授權資本および認可資本計算

表1 計算書の構成

<1868年鉄道規制法>	<NYOW 鉄道会社年次報告書 (1886年)>
1. 授權資本および認可資本計算書	1. 授權資本および認可資本計算書
2. 払込金を示す認可資本計算書	2. 払込金を示す認可資本計算書
3. 借入金および社債計算書	3. ローン計算書
4. 資本勘定	4. 資本勘定
5. 資本的支出明細表	5. 資本的支出明細表
6. 車輛明細表	6. 流動負債計算書
7. 資本的支出見積計算書	7. 収益勘定
8. 資本追加拡張額計算書	8. 純収益勘定
9. 収益勘定	9. 一般貸借対照表
10. 純収益勘定	10. 支出明細表
11. 配当金計算書	11. 運行マイル計算書
12. 注記	12. 車輛別走行マイル計算書
13. 一般貸借対照表	13. 月別収益・費用計算書
14. 路線別走行マイル計算書	14. 車輛明細表
15. 車輛別走行マイル計算書	15. UCB and RC 鉄道会社収益勘定

tario and Western Railway Company with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending June 30th, 1894, New York, p.37.

41) 31 & 32 Vict. c.119.

42) 鉄道規制法の注記は、NYOW 鉄道会社の支出明細表と対応している。

No. 7.—Net Revenue Account.—30th September, 1887.

Includes three months' working of the West Shore Line, south of Cornwall, viz.: October, November, December, 1885, in the fiscal year ending September, 1886.

\$39,174 66	To Interest on First Mortgage 6% Bonds.....	\$180,000 00	\$221,999 50	By Balance of Revenue Account, for the year, per Account No. 7.....	\$245,608 98
38,583 99	“ Sundry interest and discounts.....	3,751 44		“ Profit on Working the U. C. & B. and R. & C. R. R's, from 1st June, 1886, to 30th September, 1887.....	
24,691 84	“ Interest on floating debt.....		21,935 03	“ Terminal Receipts (3 months).....	10,958 55
44,569 50	“ Rentals:— West Shore & Ontario Terminal Co. (3 mos.) N. Y., W. S. & B. R'y Co.....			“ Interest on W. S. and Ont. Terminal Co.'s Bonds (3 months).....	
147,019 99	“ Balance.....	183,751 44	9,037 50	“ Int. on N. Y., W. S. & B. debt (3 months)	
113,487 52	“ Balance to Account No. 8.....	72,816 09	7,535 43		
260,507 51		256,567 53	260,507 51		256,567 53

(出所) *Ibid.*, pp.34-35.

図9 純収益勘定(第8期)

書, 払込金を示す認可資本計算書, 借入金および社債<ローン>計算書, 資本的支出明細表は, 表題に若干の相違がみられる計算書があるものの, 記載内容は一致している⁴³⁾。鉄道規制法の借入金および社債計算書 (capital raised by loans and debenture stock)⁴⁴⁾は, 借入金と社債を種類別にして期首残高と期末残高を対比し, その増減を計算するものであり, 借入金 (loan) と社債 (debenture) の用語を使い分けている。これに対してローン計算書は, 実際には担保付社債の発行を記載しているのみで流動負債は今期に完済している。用語の問題ではあるが, NYOW 鉄道会社は, ローンという用語に借入金と社債を含めると考えられ, やはり内容の相違はないといえる。収益勘定における収益的支出の詳細を記載した注記<支出明細表>, 車輛明細表, 車輛別走行マイル計算書に関しても, 同一内容と判断しうる。

鉄道規制法の特徴としては, 資本的支出見積計算書と資本追加拡張額計算書という資本勘定に関連する計算書がさらに2つあり, 資本勘定を重視していたことが窺える。配当金計算書

は, 優先株および普通株の配当に関する処分案を記載している。路線別走行マイル計算書は, 当社所有, 部分所有, リース別等の路線別に走行マイルを示している。

2. 複会計システムの比較

複会計システムの勘定体系で重要となるのは資本勘定, 収益勘定, 純収益勘定および一般貸借対照表である⁴⁵⁾。NYOW 鉄道会社の会計報告書 (accounts)⁴⁶⁾は前章で検討したが, 収益勘定は, 同社が期間比較形式で作成していることを除いて, 記載内容は1868年鉄道規制法と同一といえる。

鉄道規制法の純収益勘定は, 貸方にまず前期繰越利益を記載し, 続いて収益勘定からの振替額 (利益の場合), 配当, 受取利息等が計上される。借方には, 支払利息, リース料等が計上され, 配当可能残高 (balance, being payment available for dividend) を算出する構造となっている⁴⁷⁾。1886年の純収益勘定(図6)は, NYOW 鉄道会社が複会計様式へ変更した年次のもので

43) 鉄道規制法で要求された計算書の英文表記と記載内容の検討に関しては, 中村萬次, 前掲書, 139-144頁, 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, 133-137頁を参照されたい。また, 当時のアメリカ鉄道会社が年次決算であるのに対して, イギリス鉄道会社は半期決算であり, これにもとづいて計算書の雛形が構成されている点には注意を要する。

44) 中村萬次, 前掲書, 139頁。

45) 1868年鉄道規制法では, 15種類の計算書のうち, この4計算書のみに借方 (Dr.)・貸方 (Cr.) の用語を附している。

46) 報告書全体の表題として, *Accounts for the fiscal year ending 30th September, 1886.* (図1) という表記からもわかるように, NYOW 鉄道会社では, イギリスの会計実務で使用される会計報告書 (accounts) という表現を用いている。

47) したがって純収益勘定では, 当期純利益ではなく未処分利益が計算されていることに注意する必要がある (新田忠誓, 前掲論文, 136頁)。

No. 8.—Revenue Balance Account.—30th September, 1887.

To Balance to Account No. 9.....	\$186,303 61	By Balance of Net Revenue, year to 30th September, 1886..	\$113,487 52
	186,303 61	1887..	72,816 09
			186,303 61

(出所) *Ibid.*, pp.34-35.

図 10 収益残高勘定（第 8 期）

あるため繰越利益はないが⁴⁸⁾、1887 年の純収益勘定においても、やはり繰越利益は計上されていない（図 9）。そこで同年に追加された収益残高勘定をみると、表示形式の変化を看取することができる（図 10）。この勘定は、前会計年度（1886 年）に一般貸借対照表に振り替えられた \$ 113,487.52 を起点として、今会計年度（1877 年）に純収益勘定で算出された \$ 72,816.09 を加算し、合計額 \$ 186,303.61 を借方から一般貸借対照表に振り替えており、純収益勘定と一般貸借対照表の連結環として作成されている。また UCB and RC 鉄道会社の利益は、前期には同社の収益勘定（No. 15）から一般貸借対照表に直接振り替えられていたが、今期からは純収益勘定貸方に振り替えられ、同勘定の借方から収益残高勘定を経由して一般貸借対照表に振り替えられている⁴⁹⁾。同社は戦略上重要な支線であるが、NYOW 鉄道会社本体の利益ではないという点から収益勘定には計上していないと考えられる。したがって、純収益勘定に NYOW 鉄道会社の 1886 年の利益を直接計上すれば収益残高勘定を追加する必要はなかったものであり、同勘定作成の意図は判然としない。結果として NYOW 鉄道会社の収益残高勘定は、鉄道規制法における純収益勘定の役割を担い、純収益勘定は、本体の主要業務以外の

業績（営業外・リース等）を明示することとなる。

資本勘定と一般貸借対照表に関して、イギリスの運河や鉄道会社では、1868 年鉄道規制法に先行して複会計システムを採用していた。通常、運河会社の資本勘定は開通後に締め切られ、それ以降は開示されなかった。鉄道会社は運河会社の会計実務を継承したが、蒸気機関車等、固定資産への追加出資が継続的に必要となるため、結果的に資本勘定を締め切ることができなかった⁵⁰⁾。資本勘定は、本来の機能からすれば締め切ることが前提であり、固定資産への追加的な支出が必要となれば、改めて資金調達を行うこととなる⁵¹⁾。通常、固定資産は、調達した長期資金の枠内で建設・取得するのが健全であり、この場合の資本勘定は貸方残高となる⁵²⁾。1868 年鉄道規制法における資本勘定残高は、運転資本として一般貸借対照表に振り替えられる（図 11）。また収益勘定等で計算される利益も一般貸借対照表に振り替えられるため、表示上、複会計システムでは利益が資本の増加要因とはなっていない。

先述のように NYOW 鉄道会社の資本勘定は、鉄道規制法の資本勘定と同様の記載内容を具備していた。しかしながら同社の資本勘定残高は、一般貸借対照表に振り替えられることは

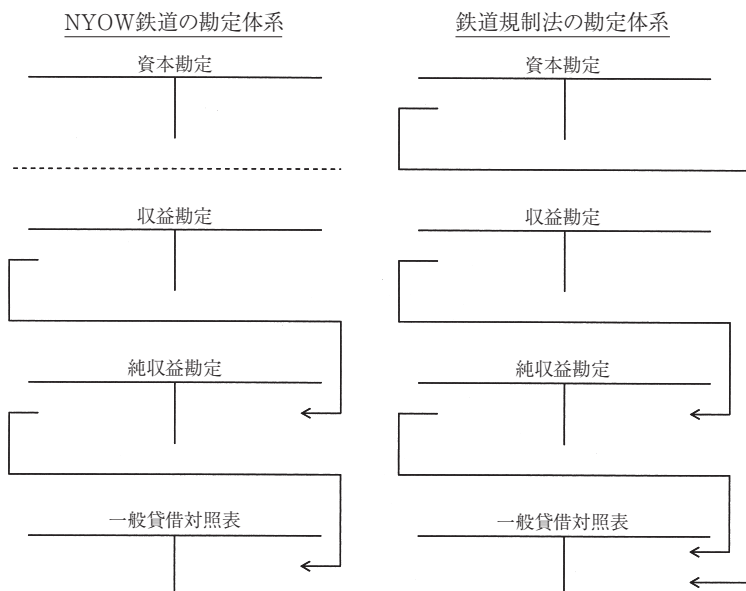
48) 1886 年以前の繰越利益は、一般貸借対照表（図 7）の貸方に損益勘定として計上されている。

49) UCB and RC 鉄道会社の今期の利益は \$ 4,840.21 であったが、実際の計上額は前期の利益 \$ 6,118.34 を合計した \$ 10,958.55 となっている（図 9）。すなわち、前期分の金額に関しても純収益勘定に計上し直し、ここに同社の留保利益が累積していくこととなる（NYOW Ry. Co. (1887), *op. cit.*, pp.34-35）。

50) Edwards, *op. cit.*, p.28.

51) 資本勘定を締め切るという会計実務を行った運河会社の多くは、設立認可時に、将来の追加出資を容認する条項を備えていたが（村田直樹、前掲書、34 頁）、建設中の運河に対して、すでに建設が完了した部分の通行料収入から補填する場合もあった（村田直樹、前掲書、28 頁）。

52) 借方残高の場合は、固定資産の購入に短期資金が流入していることとなる。



(出所) 筆者作成。

注) 鉄道規制法の一般貸借対照表はイギリス式であるが、ここではNYOW 鉄道会社の形式に合わせている。

図11 NYOW と鉄道規制法の勘定連絡

なく、残高のみを計算している点に特徴がある。鉄道規制法の一般貸借対照表は、流動資産と流動負債を対照表示することで、運転資本、流動負債および利益からの資金源泉を営業活動のための流動資産に充当している状況を明示する。資本勘定と一般貸借対照表は、現在の単一貸借対照表を固定区分（固定資産・固定負債・資本）と流動区分（流動資産・流動負債）に独立表示したものと考えられる⁵³⁾。これに対してNYOW 鉄道会社の一般貸借対照表は、通常の貸借対照表形式を採用し（図7）、複会計採用前までの留保利益も損益勘定として計上している⁵⁴⁾。いわば資本勘定の情報がすべて含まれて

いるために、資本勘定残高を振り替える必要がないのである。

したがって鉄道規制法における複会計システムの勘定体系は、4 計算書の有機的な結合がなされているのに対して、NYOW 鉄道会社では、資本勘定が他の勘定体系から独立していると捉えられる（図11）。資本勘定の貸方残高 \$ 460,374.28 は、一般貸借対照表における固定項目の残高として算出することも可能であるが、資金不足（貸方残高）の状況を勘案すると、資本勘定を開示して残高を明示する意義は充分にあるといえる。

53) 中村萬次，前掲書，143，145 頁。

54) 第6期年次報告書の損益は \$ 468,670.91 であり，第7期には金額が若干減少（\$ 2,717.3）している。第7期の社長報告や第8期の秘書役兼トレジャラー報告の記述から判断すると，固定資産等の購入に充当されたものと考えられる。損益の金額はそれ以降も減少していくが，第13期の損益勘定（profit and loss account，第8期に追加され

た収益残高勘定の名称が当該期から変更された）に，前期まで一般貸借対照表に計上されていた損益の金額を計上し直し，過去すべての留保利益と当期の利益を合算したうえで改めて一般貸借対照表に振り替えている（NYOW Ry. Co. (1892), *Thirteenth Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending June 30th, 1892*, New York, pp.34-35)。

3. NYOW 鉄道会社における配当の状況

鉄道規制法の純収益勘定は配当可能残高を示し、処分の詳細を配当金計算書で明示している。NYOW 鉄道会社の純収益勘定は、少なくとも第7期（図6）では残高のすべてが一般貸借対照表に振り替えられており、配当は実施されていない。年次報告書では、幹線や車輛の改良や追加購入に充当したとしている⁵⁵⁾。第8期年次報告書でも、利益\$72,816.09は、前年度の利益とともに設備の追加、幹線の改良に利用されたとしている⁵⁶⁾。社長の T. P. Fowler は、株主の関心が追加的な車輛の購入にあると考えており⁵⁷⁾、収益力の強化を実現するためには固定資産への支出を優先すべきとしている。

とはいえ、同社を圍繞する状況は複雑である。第7期年次報告書では優先株式が償還されていたが、優先株主は取締役13人のうち8人を選任する権利を有しており、この状況は普通株式への配当が実施されるまで継続すると規定されていた⁵⁸⁾。これに対してイギリスやオランダの株主委員会は、会社の管理を普通株主のものにおくべきだと主張している⁵⁹⁾。

第16期年次報告書（1895年）では、T. P. Fowlerによって、これまでの経緯を含めた詳細な説明がなされている。1885年、NYOW 鉄道会社の財務状況は極度に（in extremis）悪化した。同社は少なくとも1883年末には深刻な状況に陥っており⁶⁰⁾、このような状況を反映して1894年、Joseph Priceを議長とする普通株主保護委員会がロンドンで結成され、類似の委員会がアムステルダム、ニューヨークおよびフィラデルフィアで組織された⁶¹⁾。1886年当時のもっとも重要な問題は、普通株主によって同

社を管理することであった⁶²⁾。社債と交換された優先株式は選任権を失うが、残存する僅かな優先株主は、取締役8人を選出することで会社への影響力を持続できたのである⁶³⁾。会社の株式書換代行業者（transfer agent）や役員は、株式を追跡し、その数は漸次減ってきているが、完全に償還することは難しいとしている⁶⁴⁾。そこで同社の経営陣は、委員会に対して、この状況を打開する有益な方法は普通株式に配当を行うことであると提案した⁶⁵⁾。しかしながら株主保護委員会は、この状況が会社に不利益を与えているわけではなく、反対するようなものではないため、海外の株主はそれほど関心がないとしている⁶⁶⁾。配当の問題は取締役会の判断事項であり、会社が配当を継続して支払う財務的能力にもとづくべきで、優先株主の選任権を終結させるための配当実施は、誤解を与え不適当だと結論づけている⁶⁷⁾。配当が確認できるのは、第32期年次報告書（1911年）になってからである⁶⁸⁾。

IV. 結語

以上、NYOW 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。

同社の複会計システムは、1868年鉄道規制法の第1スケジュールで要求された15種類の

55) NYOW Ry. Co. (1886), *op. cit.*, p.5.

56) NYOW Ry. Co. (1887), *op. cit.*, p.5.

57) *Ibid.*, p.5.

58) NYOW Ry. Co. (1886), *op. cit.*, p.4.

59) *Ibid.*, p.4.

60) Adler, *op. cit.*, p.182.

61) 普通株主保護委員会の動向に関しては、Adler (1970)を参照されたい (*Ibid.*, pp.182-184)。

62) NYOW Ry. Co. (1895), *Sixteenth Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending June 30th, 1895*, New York, p.10.

63) *Ibid.*, p.12.

64) *Ibid.*, p.13.

65) *Ibid.*, p.13.

66) *Ibid.*, p.13.

67) *Ibid.*, pp.13-14.

68) NYOW Ry. Co. (1911), *Thirty-second Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending June 30th, 1911*, New York, pp.5, 32-33.

計算書にはほぼ対応する内容を具備しており、その勘定体系を踏襲するものであった。第7期と第8期の資本勘定は、資金不足（借方残高）を明示しており、年次報告書でも利益を資本的支出に充当するという説明がみられた。しかしながら第10期に資本勘定は貸方残高となり⁶⁹⁾、それ以降、少なくとも第32期まで一貫して借方残高となることはなかった。第15期の監査報告書に追加された「資本的支出と収益的支出を正確に区別するよう細心の注意が払われている」という文言は、第10期以降における資本勘定の状況が可能にしたと考えられる。また資本勘定残高が一般貸借対照表に振り替えられていないことから、複会計の形式を踏襲しながらも、勘定体系からは独立したものとも捉えられる。実際に資本勘定は、第24期（1903年）からは非開示となった⁷⁰⁾。

収益勘定は、鉄道規制法の記載内容と同様であり、純収益勘定は、NYOW 鉄道会社本体に関する主要業務以外の業績を示すものであった。配当に関する同社特有の状況はあったが、第8期から追加された収益残高勘定が、最終的（第32期、1911年）に配当計算を担うこととなった⁷¹⁾。一般貸借対照表は、鉄道規制法と異なり通常の形式で作成されていた。

NYOW 鉄道会社が複会計システムを採用した背景には、ロンドンやアムステルダムを中心とした外国人投資家の存在がある。第16期年次報告書では、株式の半数以上が外国人に所有されているとしている⁷²⁾。同社はロンドンにも

事務所を開設していたが、普通株主保護委員会の議長である J. Price は 1886 年に副社長に就任し、他に 2 人が取締役としてロンドン事務所に所属している⁷³⁾。千代田（2008）によれば、J. Price の主導により外部監査が導入され、また監査を担当した Barrow, Wade, Guthrie & Co. の本部はロンドンであり、1883 年にニューヨークに事務所を開設した⁷⁴⁾。NYOW 鉄道会社は第7期（1886年）に外部監査の準備を開始し、第8期（1887年）から監査を開始している。複会計による報告書は 1886 年から作成されているため、すでに監査事務所の関与は始まっていたと考えられる。

しかしながら Ripley（1923）は、1898 年を転機として、多くの鉄道証券がアメリカに還流したと述べている⁷⁵⁾。1905 年には、NYOW 鉄道会社の外国人株主は 12% まで低下している⁷⁶⁾。資本勘定が非開示となるのが第24期（1903年）であることを併せて考えると、外国人株主の減少とともに報告対象の主眼がイギリス人株主からアメリカ人株主に転換し、複会計から単会計（通常の勘定体系）への移行が始まったと考えられる。

付記：本稿は、科学研究補助金（基盤研究 C：課題番号 16 K 03975）による研究成果の一部である。

69) 第9期年次報告書は未入手であるが、第10期に資金調達を行ったため、資本勘定は当該期から貸方残高になったと推察される。

70) NYOW Ry. Co. (1904), *Twenty-fifth Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending June 30th, 1904*, New York, pp.50-51.

71) NYOW Ry. Co. (1911), *op. cit.*, pp.32-33.

72) NYOW Ry. Co. (1886), *op. cit.*, p.13. また Ripley (1923) によれば、1890 年から 1896 年に至るまで、58% の株式が外国人に所有されていたとしている (Ripley, *op. cit.*, p.5)。

73) NYOW Ry. Co. (1886), *op. cit.*, p.2.

74) 千代田邦夫 (2008) 『貸借対照表監査研究』中央経済社、381 頁。

75) Ripley, *op. cit.*, p.7.

76) *Ibid.*, p.5.

参考文献

Adler, Dorothy R., edited by Hidy, Muriel E. (1970).

British Investment in American Railways, 1834-1898,
Charlottesville: Eleutherian Mills-Hagley Foundation.

千代田邦夫 (2008)『貸借対照表監査研究』中央経済社。

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.

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」同上誌 第 61 巻第 1/2 号, 41-59 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。

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 (1991)『英米鉄道会計史研究』同文館。

Helmer, William F. (1959). *O & W: The Long Life and Slow Death of the New York, Ontario & Western Ry.*, California: Howell-North Press.

New York, Ontario and Western Railway Company (1885), *Sixth Annual Report of the President of the New York, Ontario and Western Railway Company to the Stockholders for the Fiscal Year ending September 30, 1885*, Cambridge, Mass.

——— (1886). *Seventh Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company, with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending 30th September, 1886*, New York.

——— (1887). *Eighth Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company, with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending 30th September, 1887*, New York.

——— (1889). *Tenth Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending 30th September, 1889*, New York.

——— (1890). *Eleventh Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and West-*

ern Railway Company with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending June 30th, 1890, New York.

——— (1891). *Twelfth Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending June 30th, 1891*, New York.

——— (1892). *Thirteenth Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending June 30th, 1892*, New York.

——— (1893). *Fourteenth Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending June 30th, 1893*, New York.

——— (1894). *Fifteenth Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending June 30th, 1894*, New York.

——— (1895). *Sixteenth Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending June 30th, 1895*, New York.

——— (1896). *Seventeenth Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending June 30th, 1896*, New York.

——— (1897). *Eighteenth Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending June 30th, 1897*, New York.

——— (1898). *Nineteenth Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending June 30th, 1898*, New York.

——— (1899). *Twentieth Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending June 30th, 1899*, New York.

——— (1900). *Twenty-first Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending June 30th, 1901*, New York.

——— (1901). *Twenty-second Annual Re-*

port of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending June 30th, 1901, New York.

————— (1902). *Twenty-third Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending June 30th, 1902*, New York.

————— (1903). *Twenty-fourth Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending June 30th, 1903*, New York.

————— (1904). *Twenty-fifth Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending June 30th, 1904*, New York.

————— (1905). *Twenty-sixth Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending June 30th, 1905*, New York.

————— (1906). *Twenty-seventh Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending June 30th, 1906*, New York.

————— (1907). *Twenty-eighth Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending June 30th, 1907*, New York.

————— (1908). *Twenty-ninth Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and*

Western Railway Company with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending June 30th, 1908, New York.

————— (1909). *Thirtieth Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending June 30th, 1909*, New York.

————— (1910). *Thirty-first Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending June 30th, 1910*, New York.

————— (1911). *Thirty-second Annual Report of the President and Officers of the New York, Ontario and Western Railway Company with Statements of Accounts for the Fiscal Year ending June 30th, 1911*, New York.

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 頁。

Previts, Gary John and Merino, Barbara Dubis (1979). *A History of Accounting in America: an Historical Interpretation of the Cultural Significance of Accounting*, New York: John Wiley & Sons. 大野功一, 岡村勝義, 新谷典彦, 中瀬忠和訳 (1983) 『アメリカ会計史—会計の文化的意義に関する史的解釈—』同文館。

Ripley, William Z. (1923). *Railroads: Finance & Organization*, New York: Longmans, Green and Co.

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

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