

アメリカ鉄道会社における減債基金会計の意義

中 川 仁 美

Ⅰ はじめに

19世紀におけるアメリカ鉄道会社は初期の株式会社であり、その大規模な組織形態から巨額の資本を必要とした。証券市場の発達と共に、海外の債権者や国内の株主などから莫大な資本が投下され、アメリカ鉄道会社は、資本の調達・運用・保全に関して、徹底した管理が必然となる。また、株式会社であったため、当然、配当可能利益額を計算し、株主に対し配当を行う。当時の証券市場には、現代と同様に、様々な意図を持った投資家が混在していた。その中でも、財産の保全を願う永続的な株主と、高額の配当を願う一時的な株主の存在が、アメリカ鉄道会計に多大な影響を与えることとなる。鉄道建設資金が莫大であったため、資本の拡大が必要となり、株主層の分化が生じる。すると、経営者は、利害の異なる株主間の利害調整を行う¹⁾。

鉄道では株式の拡散が進み、株主層が分化することで、資本勘定と収益勘定が重要となった。様々な株主に対する利害調整を行い、資本勘定は財産の保全のため必要とされ、収益勘定は配当可能利益計算のため必要とされたのである。株式会社において、財産の管理という行為に関し、委託・受託の関係が存在している。企業の所有者と経営者

が別ということ为前提として見ていくと、株式会社会計は株主相互間において、利害調整の指標として利益の情報が用いられる。「資本勘定（財産の保全）」は永久的株主（大株主）のために必要であり、「収益勘定（配当可能利益計算）」は一時的株主のために必要であった。これらを区分表示することで、利害の異なる株主間の利害調整を行った。

また、債権者と株主間の利害調整も行う必要があり、それらの要因が財務会計の精緻化を促した。鉄道会社では、19世紀後半になると、競争の激化や南北戦争の影響を受け、会計上で株主や政府に対する配当政策を行うようになる。しかし、前述したとおり、配当政策は、財産の保全を願う株主と配当を願う一時的な株主間の利害調整として、機能する。配当政策をはじめとする財務政策の根底には、常に利害調整の必要性が意識されている。したがって、財務会計は資本集中のために不可欠であり、利害調整としての機能を発揮する²⁾。本論文では、アメリカ鉄道会計の利害調整機能をこのように定義し、社債権者と株主間の利害調整を果たした減債基金会計について論じる。

アメリカ鉄道会計の史的分析を行うと、資本的

¹⁾ 村田直樹教授は、「鉄道において、資本と利益の区別が重要視されたのは、その根底に、鉄道が長期的に固定化された莫大な資金を必要とした産業であったことにある。この資金の提供者である機能資本家と、鉄道などの株式会社の大規模化がもたらした株式所有の高度分散化が生み出す無機能資本家の存在が、資本と利益の明確な分離の必要性をもたらしたのである」と言及している。村田（2001, 129-130頁）

²⁾ 松尾正教授は、「株主と債権者間の利害調整機能とは一般的に、制限が多い。債権者は業績の良し悪しに関わらず、契約で定められた利子を受け取る権利を有しているが、経営に参加できないのはもとより、企業倒産時には現金の回収が不可能になる危険さえ負わされている。そこで債権者を保護するために考え出されたのが配当規制である」と述べており、これが利害調整機能の一般的な考え方である。（松尾正「会計の機能とディスクロージャー」『関西大学商学論集』、46（4）、2001、1-2頁）

支出と収益の支出の区別や、資本の有機的構成の高度化³⁾とそれに伴う固定資産の減価償却、配当政策、一般貸借対照表、Annual Reportsの開示など、近代会計理論の形成に影響を与えたであろう要素が凝縮されていることがわかる。19世紀におけるアメリカ鉄道会社は、精密な企業会計を行った先駆の企業であり、それが顕著に現れている。今日では、財務会計の伝達機能である財務報告の領域が広がり、会計基準の改正が度々行われている。このような現状の中で、財務会計の本質を捉え直すには、歴史的な証拠に依拠する必要がある。その点において、様々な会計システムがどのような要請の下に生まれたのかを知るためには、アメリカ鉄道会計の研究は不可欠である。

アメリカ鉄道会社は初期の株式会社であり、多額の資本が固定資産に投下された。証券の発行や、多数の株主の存在（株式層の分化）、莫大な建設資金、そして政府からの援助を受け政府の管理下にある企業であった。

アメリカ鉄道会社は、形式的な財務報告を行った史上初の企業である。そして、アメリカ鉄道会社は主要産業であったため、景気の変動に合わせ、財務政策や会計制度が変わる。会計は、外的要因に左右されるのである。したがって、財務報告を含む財務会計の在り方が、アメリカ鉄道会計において生成された。アメリカ鉄道会計で生成された会計処理は、Henry R. Hatfield教授における近代会計理論の形成に影響を与え、正に源流である。会計とは、例え、企業を取り巻く現象が変化しようとも、本質を変化させず使用されている。これは現代でも同様であり、その源流を知るために、後の会計理論に多大な影響を与えたアメリカ鉄道会計に焦点を当てることは、非常に意義がある。

そこで本論文では、財務会計の利害調整機能を

念頭に置いたうえで、Central Pacific 鉄道の減債基金会計の意義を検討する。減債基金は、社債の償還資金を積み立てていく基金であるため、社債権者のために必要であった。また、アメリカ鉄道会社は、イギリス鉄道会社と異なり、社債金融が発達していたため、株主間の利害調整だけでなく、社債権者と株主の利害調整が必要であった。しかし、社債の償還のため必要であった減債基金は、次第に政策となっていく面が垣間見える。会計は本来の目的とは異なった機能を発揮する。その具体的な例として、本論文では減債基金会計に焦点を当てている。また、U. S. Steel社における、減債基金を用いた水抜き政策は先行研究⁴⁾が存在するが、ここでは減債基金の果たす役割を改めて明示する。

II Central Pacific 鉄道

アメリカ史上初の大陸横断鉄道は、Union Pacific 鉄道と Central Pacific 鉄道により東西各方面から建設を開始した。Central Pacific 鉄道の起工は1863年、完成1869年5月10日、走行マイル数1777マイル(2,843Km)であり、多様な証券（抵当権付社債、政府補助公債、転換社債）を発行した。「大陸横断鉄道はアメリカ西部の発展を促すことで、アメリカ経済成長に多大な影響を与えた（中川、2014）。」

Union Pacific 鉄道はオマハから西へ、Central Pacific 鉄道はカリフォルニアから東へと建設された。大陸横断鉄道は当時、世界最長規模の鉄道である。また、建設の際、トンネルを作るためにニトログリセリンという爆発物を使用した。これにより建設速度は上昇したが、比例して、労働者の死亡率も上昇し、この頃から鉄道建設の安全性が見直されるようになった。また、鉄道の建設計

3) 鉄道会社では、莫大な資本のほとんどが車輛等の有形固定資産に投下され、資本の維持および価値回収が問題となっていた。したがって、固定資産の管理が重要となり、新たな経営や会計のシステムを開発した。村田（2001, 3頁）

4) 費用計上である減価償却と重複して減債積立金を積み立て、架空資産の償却に組み入れられた。高寺貞夫・醍醐聡（1979, 29頁）

図表 1

[No. 1.]
Statement of Profit and Loss for Year ending December 31st, 1872.

To Interest	\$3,733,244 88	By Balance to credit of this account, Jan 1st, 1872.....	\$4,097,016 92
" Taxes.....	\$339,972 00	" Earnings for year 1872	\$11,963,640 57
" General and Miscellaneous Expenses.....	233,272 17	" Less Expense of Operating.....	5,011,278 84
" Legal Expenses.....	63,676 16		6,952,361 73
" Civil Engineering.....	25,900 97	" Interest on Sinking Funds.....	94,997 00
" Discount on Currency Receipts.....	425,340 27		
	968,170 57		
" Balance carried down.....	7,433,960 20		
	\$11,144,375 65	Jan. 1, 1873. By Balance brought down.....	\$7,433,960 20
			\$11,144,375 65

E. H. MILLER, Jr., Secretary.

画において、建設運賃の決定・土木工事・機関車の製造・駅の設計・都市計画等、技師 (engineers) の参加が不可欠だった。アメリカ産業革命の進展に伴って、運河・鉄道が多くの方技師を養成し、技師は、地形測量、用水関係、衛生関係、トンネル、エンジン等、各部門で活躍した (中村, 1994)。次第に、鉄道業における技術は、他の専門分野にも派生し、製鉄業や電信業等、アメリカ国内の経済発展に貢献することになる。鉄道経営者や資本家は、アメリカ国内の都市の形成において、金融面で役割を果たし、技師たちは、鉄道と都市の形成において、技術面で役割を果たした⁵⁾。

1850年代のアメリカ鉄道業において、企業間の協調はなく、レールの幅等の標準化もなされていなかった。そのため、貨物を輸送する際には、何度も積み替えを行っていた。しかし、1871年

のウィリアム・ロビンソンによる閉鎖電気回路方式の発明により、信号機の改良、汽笛の統一、標準時間帯、ファースト・フレイト・ラインなどが規定された (安部, 壽永欣, 山口, 2002)。標準化が進行すると、輸送量をめぐり各鉄道社間で競争が激化した。Central Pacific 鉄道も例外ではなく、原価計算や営業比率を重要視していた旨が、年次報告書に記載されている。

報告書には、No. 1 から No.12 までの財務諸表が載せられている。図表 1 は損益計算書 (Statement of Profit and Loss) であり、単体で作成されている⁶⁾。

損益計算書は収入の集計と費用の集計結果が明示されており、一般貸借対照表の貸方における Profit and Loss \$7,433,960 と、損益計算書の借方における Balance carried down \$7,433,960 の金額が一致している。その他、損益計算書の借方には、利息や税金、経費、土木建設費、保険金勘定等が記載されており、貸方には、営業収入から営業支

⁵⁾ その反面、中村萬次教授は、「大陸横断鉄道は、歴史的な偉業であることは間違いないが、鉄道建設の背後には、議会への工作を巡って醜悪な利権と贈収賄が絡み世人の非難を浴びた」と大横断鉄道建設の背景について言及している。(中村, 1994, 69 頁)

⁶⁾ Annual Reports of 1872, p.38.

重要な役割を持っていた¹⁰⁾。

Ⅲ 減債基金会計の意義

Central Pacific 鉄道の財務的特徴として、基金の設定が挙げられる。本論文では、基金会計の意義と、その基金がどのような機能を果たしたのかを考察する¹¹⁾。

(1) 減債基金勘定 (sinking-fund)

Central Pacific 鉄道では、起工前の 1862 年 12 月 1 日に、転換社債 (convertible mortgage) \$1,500,000, 20 年満期、年 7% 利子を発行し、1863 年から毎年 \$35,000 が積み立てられている。また、第一抵当権付社債 (first mortgage) \$1,000,000 ~ \$4,000,000, 30 年満期、年 6% 利子を、1865 年 7 月 1 日から 1868 年 7 月 1 日まで毎年発行し、1870 年と 1872 年にそれぞれ \$50,000 が積み立てられている。1872 年度における一般貸借対照表の借方には、減債基金勘定が示されており、付属明細書にはその詳細が記載されている。

減債基金は、社債利子の支払や社債の償還を円滑に進めるために積み立てておく基金である。Central Pacific 鉄道では、前述したとおり、多額の社債を発行していたため、減債基金を設定したと考えられる。

(2) 減債基金による財務政策

利益処分を行うことで、資金が減債基金に積み立てられる。減債基金は、社債の償還のため必要であった。しかし、基金の設定によって利益額が変わり、それが配当金の支払いに影響を与える。減債基金を積み立て、利益額を操作することで、

配当可能利益の増減が可能となったのである。

現在の仕訳

貸倒引当金繰入等	× × ×	／	減債基金	× × ×
減価償却費等	× × ×	／		

現金主義であったアメリカ鉄道会計の仕訳

減債基金	× × ×	／	現金	× × ×
------	-------	---	----	-------

減債積立金の設定は柔軟性を持ち、結果として現金の増減を操作することになる。減債基金は設定することに意味があり、簿記上の操作ではなく会計上の操作で、配当可能利益を計算する。したがって、利益をどの程度出したいかという経営者の意図が反映し、減債基金の設定は配当政策として機能した。

また、連邦政府による輸送運賃の決定においても影響を与えた。当時、アメリカ鉄道会社における運賃の決定は、連邦政府が規定しており、利益額が関係していた。競争が激化しているなかで、輸送運賃がいくらであるかは、企業の運営上非常に重要であった。そして、鉄道業における競争区間の運賃は引き下げられ、無競争間の運賃は高額であるという事態が起こった¹²⁾。基金の設定によって利益額を操作することは、Central Pacific 鉄道運賃決定に関しても有利に働いた。

また、損益計算書の貸方に、減債基金勘定の利子を計上していることから、実際に現金を積み立て、銀行から利子の支払を受けていた。減債基金の設定は、結果として企業の財務政策と密接に関係していたのである。

¹⁰⁾ Baltimore and Ohio 鉄道会社では、往復 1 列車あたり原価構成や、固定費と変動費の区分表示を行っていた。(中村, 1994, 328 頁)

¹¹⁾ U. S. Steel 社の財務諸表を分析すると、減債基金会計を通じて、資産の適正化を行ったことがわかる。(春日部, 1998, 72 (148) 頁)

¹²⁾ 中村萬次教授は、1887 年の州際商業法による会計規制を挙げており、プーリング、運賃協定、特別料金、リベートその他の形態による差別待遇を禁止したと言及している。1887 年に規制が成立するまでアメリカ鉄道会社は運賃政策等を行い、自社にとって有利な会計処理を行っていた。(中村, 1994, 235-237 頁)

(3) 減債基金による利害調整

さらに、減債基金の積み立ては、社債権者にとっては魅力的な会計処理である。社債の償還のために必要な基金を設定することで、社債権者は企業に対し信頼感を持ち、リスクの軽減を予測する。経営者側としても、減債基金を積み立てることで、株主だけでなく社債権者に対する委託・受託責任の履行を果たしているという主張になる。減債基金は、株主にとっては本来興味のない基金であるかもしれない。減債基金の目的は社債償還資金の積み立てであったにも関わらず、社債権者と株主間の利害調整としても機能する。

社債金融はアメリカ鉄道会社の特徴である。そのため債権者と株主の利害を調整する必要があった。出発点としては、すでに述べた様に株主間の利害調整であったが、社債金融の発展とともに、株主間の利害調整だけではなく、株主と債権者間の利害調整が必要となった。時代の変遷に伴うこれらの蓄積が会計の利害調整機能であり、配当可能利益計算へとつながる。減債基金は設定することに意味があり、その積立額は経営者の判断にゆだねられ、現金主義会計のもとで、現金有高の増減を操作することが可能となる。そのため、配当可能利益を多額にすることも、少額にすることも、経営者の意思で操作が可能である。減債基金設定による配当可能利益計算（配当政策）関係こそが、利害調整となる。

このように経営者は、本来の目的である社債の償還の他、財務政策の一環としても減債基金を利用するに至った。減債基金に関わらず、会計システムとは、本来の目的とは別の形で機能することが多々ある。

IV 利害調整機能と情報提供機能

財務会計には、利害調整機能の他に、情報提供機能が存在する。アメリカ鉄道業は、政府から様々な援助を受け、建設・運営を行ったため、そこに委託・受託責任が生じる。また、社債や株式を発

行したため、様々な意図を持つ投資家に対し、年次報告書の開示を行う必要がある。

したがって、アメリカ鉄道業では、委託・受託責任の履行のため、情報を提供する必要があったが、次第に情報提供機能は資金不足の主張や、利益額を操作したうえでの配当可能価額の提示など、企業の財務政策に有利に働くようになった。

(1) 非財務情報

技師報告書に対し、Central Pacific 鉄道における経営者報告書の内容は、恐慌や戦争等の影響、新しく設立した基金の説明、会計処理の変更や新しく作成された財務諸表の説明、配当に関する説明、今後の企業活動の展望等であり、投資家向けに記載していた。これは、現在の非財務情報のベースとなっている。この当時から経営者は、非財務情報を提示する意義を知っており、その非財務情報には経営者の意図が反映している。現在、意思決定有用性のために開示すべきであるとされている非財務情報とは目的が異なるが、非財務情報を開示するにあたる目的の原点はここにある。

(2) 情報の非対称性

1869年に完成したCentral Pacific 鉄道は、株主総会を行い、そこでAnnual Reportsを開示していた。アメリカ鉄道業では、1850年代には既に株主総会を行っている会社が複数あり、委託・受託責任の履行を果たしていた。

しかし、減債基金の例で示したように、会計システムが財務政策として機能しだすと、その情報には情報作成者の意思が反映する。現在は、会計基準に基づき情報を受け取る側の論理が強く主張されているが、当時の年次報告は、情報を発信する側の論理に基づきAnnual Reportsが作成されている。このように、双方が保有する情報に差があり、共有ができないため、情報の非対称性は永続的になくなることはない。

また、会計制度において言えることは、企業会計は実務の中で生成されている。実務が先行して

いるという点が会計の特徴である。

(3) 委託・受託責任の履行

委託・受託責任の履行は、認識・測定・記録といった会計の機能に付加された非常に重要な社会的役割である¹³⁾。「企業会計は、本来、個別企業の記録・計算・報告のシステムとして生み出されたものである。しかし、それは、株式会社制度の生成と発展にともない、単なる個別企業の記録・計算・報告のシステムであるにとどまらず、同時に、社会的統制の一手段として、「ディスクロージャー制度」というきわめて広範な社会的制度の中に組み込まれるにいたった (津守 2002)。」

アメリカ鉄道会社は、建設・運営において常に政府の監視下にある、国家的事業であり、公益性が高かったという特徴がある。Central Pacific 鉄道も例外ではなく、政府から土地の援助や建設の援助を受けていた。アメリカ鉄道業の有用性としては、経済的側面 (全国市場の形成、西部の経済発展)、社会的側面 (国家の統一、戦争時における防衛・軍需輸送) が挙げられる。国家的な政策でもあった鉄道建設は、政府とその背後にいる納税者である国民に対して報告する義務が生じる。これが、アメリカ鉄道業の最大の特徴であり、社会的に意義のある財務報告が必要とされた理由である。

IV まとめ

本論文では Central Pacific 鉄道における減債基金を例に、企業会計の本質と機能について検討した。減債基金はアメリカ鉄道会社の財務政策の一環として働き、利害調整機能を果たす。これが減債基金会計の意義である。

また、委託・受託責任の履行、利害調整機能、

情報提供機能といった会計の役割と機能は、個別に機能するものではなく、それぞれが密接に関連し合うことで機能を果たす。したがって、会計は、構造を持つと多機能になるが、その背後には様々な要因が存在するのである。

どのような会計処理も、財務諸表も、非財務情報も、何か必要に迫られ生成し、それらは社会経済的要因に触発されることで様々な機能を発揮する。会計とは、時代の変遷に合わせて、内在する諸機能が一定の外的要因に触発されることで顕在化した機能の蓄積である。

以上を踏まえ、本研究では、Central Pacific 鉄道の会計実務の分析から、利害調整機能を軸とした会計システムの構築がなされていることがわかった。鉄道会計史研究において、社会経済的背景や経営者の行動等、より包括的な分析を展開することが不可欠である。

参考文献

- 浅羽二郎. 1994 『財務報告論の基調』 森山書店.
 浅羽二郎. 1984 『財務会計論』 森山書店.
 安部悦生・壽永欣三郎・山口一臣. 2002 『アメリカ経営史』 有斐閣.
 生田保夫. 1975 『アメリカ国民経済の生成と鉄道建設』 泉文堂.
 石川純治. 2014 『揺れる現代会計 ―ハイブリット構造とその矛盾―』 日本評論社.
 小澤治朗. 1991 『アメリカ鉄道業の生成』 ミネルヴァ書房.
 春日部光紀. 1998. 「U. S. Steel 社の資産適正化会計」『経済学研究』 (北海道大学) 48 (2): 62-81.
 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) 59 (1): 55-66.
 加藤盛弘. 1974 「アメリカ会計理論の変遷」『近代会计学の発展 I』 宮上一男編著 世界書院 1-21.
 楠井敏朗. 1994 「アメリカ資本主義と 1857 年恐慌 (上) ―アメリカ金融史の一断面―」『横浜経営研究』 (横浜国立大学) 15:114-139.
 高寺貞夫・醍醐聡. 1979 『大企業会計史の研究』 同文館.
 中川仁美. 2014 「アメリカ鉄道会社における財務会計の史

¹³⁾ 中村萬次教授の米国鉄道会計史研究によれば、「会計理論や会計政策に包摂されている会計諸概念は、社会的機能を背負わされて誕生した」と述べている。(中村, 1994, 1頁)

- 的展開』『会計のリラティブイゼーション』創成社 119-152.
- 津守常弘. 2002『会計基準形成の論理』 森山書店.
- 中村萬次. 1991『英米鉄道会計史研究』 同文館.
- 中村萬次. 1994『米国鉄道会計史研究』 同文館.
- 中村萬次. 2005『会計史断章』 萌書房.
- 村田直樹. 2001『鉄道会計発達史論』 日本経済評論社.
- 村田直樹. 2013「株式会社会計における財務報告の源流」『会計と会計学の歴史』体系現代会計学第八巻 中央経済社 151-182.
- AICPA. 1973, *Objectives of Financial Statements*, AICPA, October. (川口順一訳. 1976『アメリカ公認会計士協会財務諸表の目的』 同文館.)
- A. D. Chandler, Jr. 1978 *The United States: Evolution of Enterprise*, The Cambridge Economic History of Europe (丸山恵也訳. 1986『アメリカ経営史』 垂紀書房.)
- G. J. Previts and B. D. Merino. 1979 *A History of Accounting in America*, Wiley & Sons (大野功一, 岡村勝義, 新谷典彦, 中瀬忠和訳. 1982『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.)
- J. D. Galloway. 1983 *The First Transcontinental Railroad, Central Pacific, Union Pacific*, Greenwood press. The Central Pacific Company, *Annual Reports, 1872*.
- V. K. Zimmerman. 1954 *British backgrounds of American accountancy*, University of Illinois at Urbana-Champaign (小沢康人・佐々木重人訳. 1993『近代アメリカ会計発達史—イギリス会計の影響力を中心に—』 同文館.)

本論文は所定の査読制度による審査を経たものである。

採択決定日：26年12月20日

日本大学経済学部 経済集志・研究紀要編集委員会