

# 現金主義と発生主義の会計史

村 田 直 樹

## I. 現金主義と発生主義

会計における期間損益計算にとって最も重要な費用・収益の計上基準には、現金主義と発生主義がある。現金主義は、現金の収支により費用や収益を計上する基準である。一方、発生主義は、現金の収支に関係なく、経済価値が費消した事実が発生したときに費用・収益を計上する基準である。現金主義では、基本的に現金勘定残高が利益を示すことになるので、利益に対して資金的な裏付けがなされることになる。ところが期間損益計算の重要性が増し、信用取引の発達や合理的な期間帰属を通じて、期間業績を正確に把握するという観点から、発生主義による費用・収益の計上が一般化することになる。しかし、費用・収益の見越し・繰延べや減価償却をメルクマールとする発生主義会計では、決算時の期末修正事項に会社の政策が爆発的に投入され、利益計算の恣意性が増大することになる。

一般に、費用・収益の認識基準が会計実務の歴史的発展過程のなかで、現金主義から発生主義に発展したという見解が示されてきたが、会計の歴史を検討すると、この見解には問題がある。たとえば、泉谷勝美教授は、13世紀末のファロルフィ商会サロン支店の元帳に、前払地代等の計上がなされていることを指摘し、複式簿記は発生当時から発生主義による費用・収益の認識があったとしている<sup>1)</sup>。また、17世紀の簿記書を分析した渡邊泉教授は、「期間損益計算にとって最も重要な認

識基準の歴史的な発展プロセスは、時として、現金主義から発生主義への進化として理解されることがある。しかし、これは、誤りである。……複式簿記はその発生ないし完成と同時に現金主義ではなく発生主義によって費用・収益を認識して、企業の期間損益を算出していたのである」と指摘する<sup>2)</sup>。イギリスにおける産業革命期の一般企業が発生主義会計であったことは、広く知られているが、特定の産業たとえば、運河や鉄道などは、現金主義による会計システムが構築されていた。つまり、会計システムの始まりが発生主義か現金主義かが重要なのではなく、簿記を含む会計実務のシステムの中に当初から、両方の費用・収益の認識基準を内包していたことに重要な意味がある。一定の経済状況の変化や生産構造の違いによって、費用・収益の認識基準を選択的に変更することが可能な状況を作り出すことが重要で、企業を取り巻く外的要因の変化に対応して費用・収益の認識基準を顕在化させて行くことになる。そこで、本稿では、この点を歴史的に実証するため、1840年から1850年代にかけて現金主義会計から発生主義会計に移行したとされるイギリスの鉄道会社の会計実務を歴史的に検証することによって、この問題の本質を探ろうとするものである。

## II. 1840—1850年代の イギリス鉄道会社を巡る法的規制

1856年のイギリス会社法 (Joint Stock Company

<sup>1)</sup> 泉谷勝美『複式簿記生成史論』森山書店、1980年、112ページ。

<sup>2)</sup> 渡邊泉『損益計算の進化』森山書店、2005年、120ページ。

Act, 1856) が制定される以前のイギリスにおいては、企業は、議会もしくは王室の勅許によってのみ、有限責任の便益を享受することができた。イギリスにおいて、有限責任を認めた最初の法律は、1855年の有限責任法 (Limited Liability Act, 1855) である。この法律では、有限責任の要件として、10ポンド株 (20ポンド以上払込) の株式を所有する25人以上の株主がいること、資本金の3/4以上の株式申し込みがあること、会社商号の末尾に Limited の文字を付与すること、会社の監査役が商務院に承認されることが規定されていた。しかし、この法律はわずか数ヶ月で廃止され、新たに1856年会社法が制定された。この法律では、1855年の有限責任法に規定されていた払込資本の最低限度額、監査役に関する規程は削除されている<sup>3)</sup>。初期のイギリス鉄道会社は、議会で認可された個別法によって規制されていた。例えば、1833年の The London and Birmingham 鉄道の個別法の会計に関する規定では、すべての現金収支を記録する真実で正確な (true and correct) 計算書を作成すること。この計算書には、個別法で定められた期間の収入、および鉄道の設立、維持、運輸に必要な支出、さらにその他の収支を記録すること。同計算書は、10株以上を所有する株主の閲覧に供するため、株主総会の14日前に作成し、半期ごとの株主総会において開示すること。配当は利益から行うことなどが定められていた<sup>4)</sup>。

この有限責任の導入は、特に初期鉄道会社において、投資活動を活発にし、イギリス経済成長の原動力となった。最初に蒸気機関車を使用した1825年の The Stockton and Darlington 鉄道の開通は、より商業的に重要な The Liverpool and Manchester 鉄道の開通を導いた。M. C. Reed によれば、これによって、1835年前後の鉄道投資は、

新たな段階を迎えたと指摘する<sup>5)</sup>。また、J. R. Edwards は、初期の鉄道会社はコンソール公債の3%を上回る配当を約束し、鉄道会社はこの時期における資本市場での大規模な投資が可能な唯一の企業であったと述べている<sup>6)</sup>。ロンドンの証券市場での鉄道株取引の増大は、数多くの地方証券市場の開通を導くこととなる。しかし、1836年からの鉄道マニアは、翌年のアメリカの銀行恐慌の影響を受けて収斂し、この過程で鉄道会社設立にあたっての重役たちの不法行為や放漫経営によって、出資者は多大な被害を受けることとなった。そこで、この実態を調査する目的で、1843年に下院で Gladstone 委員会が設立され、翌年に出された報告書<sup>7)</sup>をベースとして、鉄道会社に対する一般規制法である1844年の鉄道規制法 (Regulation of Railway Act, 1844) が制定されることになる。この法律では、10%の配当制限を設けると同時に、これを上回る配当を行った鉄道会社に対しては、運賃の改定を政府が命じるか、当該鉄道会社の買収権を政府が持つことになると規定されている。また、同法では、2名以上の取締役による監査を受けた収支計算書と勘定残高計算書 (貸借対照表) (Statement of Balance of such Account) の提出を要求している。このように、同法は、鉄道の公共性を基盤として、配当の規制と取締役の不正行為を防止するため、政府への報告義務を明確にしたもので、収支計算書および貸借対照表とそれにとりまなう会計監査を義務づけたことは、その後のイギリスにおける会計の制度的な特徴を形作ったものとして認識できるものである<sup>8)</sup>。

5) M. C. Reed, *Investment in Railway in Britain, 1820-1844*, London, 1957, pp.3-4.

6) J. R. Edwards, *A History of Financial Accounting*, London, 1989, p.123.

7) H. Pollins, "Aspects of Railway Accounting before 1868," in A. C. Littleton and B. S. Yamey, (eds) *Studies in the History of Accounting*, London, 1956, pp.337-338.

8) 1844年鉄道規制法に関して、中村萬次教授は、

3) L. C. B. Gower, *The Principles of Modern Company Law*, London, 1957, pp.47-48.

4) *An Act for making a Railway from London to Birmingham*, 6<sup>th</sup> May 1833.

一方、政府は主導的に鉄道全体を管理するための規制を行うため、1840年に鉄道委員会 (Railway Department of Board of Trade) を設置した。しかし、当該委員会は、財務報告と開示に関する問題をその権限の中に含んでおらず、結局、このような問題は個別法に委ねられていた。1844年から始まる第2の鉄道マニアは、さらに多くの鉄道建設投資が行われている。この鉄道マニアは1846年から1847年にピークを迎え、この2年間だけで、1843年までの鉄道建設よりも多くの鉄道が建設された<sup>9)</sup>。1844年からの鉄道マニアでは、イギリスにおけるほとんどの産業が関連し、また、多くの市民を巻き込んだ投機熱が国内を席卷した。鉄道マニアの最盛期である1844年から1846年には、2億1,260万ポンドの鉄道建設が認可されたが、6,070万ポンドは実際には建設されなかったという指摘もある<sup>10)</sup>。

1847年の恐慌によって、2度目の鉄道マニアは収束し、鉄道株式の株価は下落し、新設鉄道の収入は減少していった<sup>11)</sup>。その結果、鉄道株式の株価はいっそう下落していくことになる<sup>12)</sup>。政府

は、鉄道に対する規制を強め、1845年の鉄道条項統合法 (Railway Clauses Consolidation Act, 1845) の制定など鉄道に対する一般規制法の強化<sup>13)</sup>を試みるが、実効が得られず、鉄道経営者の不正行為防止と会計監査の強化を目的とした法改正のため、1849年に鉄道会計監査委員会 (Select Committee on Audit of Railway Accounts, 1849) を上院に設置する。この委員会は Monteaagle 委員会と呼ばれ、1849年の3月と5月に公聴会記録を公表し、同年6月に最終答申を提出している。当該報告書では、鉄道規制法の欠陥は鉄道における統一会計制度がないことであり、会計の統一化が必要であると勧告している。また、主要な勧告は以下のようなものであった。

第1に、すべての取引を正確に記録して、取締役のサインを付すことによって、責任を明確にすること。第2に、貸借対照表を作成すること。第3に、資本金に対する正確な報告書を公開すること。第4に、会社に属するすべての財産、会社の債権・債務、損益などの区分表示をすること。第5に、減価償却準備基金もしくは減価償却基金を設けること。第6に、株主の帳簿閲覧権を強化すること。第7に、株主からの監査役ではなく、独

「Laissez-faire の名において、私的資本の利潤を追求しようとする鉄道側の不満は避けがたく、多くの避難が集中し、実行は不可能であった」と述べている (中村萬次『英米鉄道会計史研究』同文館 1991年 113ページ)。

9) F. Oellsnerによれば、1845年7月16日の1日だけで、総資本額1,340万ポンドを有する365の鉄道会社が認可され、600マイルの鉄道建設が認可されたと指摘している (F. Oellsner, *Die Wirtschaftskrisen, Erster Band: Die Krisen in vormonopolsthen Kapitalismus*, 1953. エルスナー 千葉秀雄訳『経済恐慌—その理論と歴史—』大月書店 1955年 259ページ)。

10) 同上書 261-262ページ。

11) Michael von Tugan-Branowskyは、1847年の恐慌の最も重要な原因の一つは、鉄道建設によるイギリス資本の固定資本化にあると述べている (ツガン・バラノフスキー 救仁郷繁訳『新訳 英国恐慌史論』ベリかん社 1972 127ページ)。

12) T. Tookの指摘するところによれば、1849年12月時点で、イギリス鉄道建設投資額と鉄道株式時価総額の差は、1億2,000万ポンドに及び、これが鉄道株主

の損失額であると述べている (T. Took, *History of Prices*, London, 1838. 藤塚知義訳『物価史』第5巻 岩波書店 327ページ)。

13) 1845年の会社条項統合法 (Companies Clauses Consolidation Act, 1845) では、以下のような会計に関する規定がある。

第115条、営業上の現金収入および現金支出は、完全かつ真実な会計記録 (full and true accounts) を作成すべきこと。

第116条、すべての現金収支について記録を行い、現金収支計算書を作成すべきこと。会社の貸借対照表作成日における資産、負債、資本金の真実な計算に基づいて正確な貸借対照表を作成すべきこと。また、前半期報告に引き続き発生した取引について、明確な損益計算書を作成すべきこと。

第120条、取締役は、株主総会に提出する損益計算書を予め作成しなければならない。

第121条、資本からの配当を禁止し、債権者等の承諾なしに、配当は会社の資本金を削減して支払ってはならない。

立した監査人を選任すること、または、会社が選任した監査人と公的機関が指名した監査人を併存させること。第8に、配当は会社の利益から行うこと、であった。ここにいう貸借対照表は、現金主義におけるすべての勘定の残高を示す勘定残高一覧表で、資本勘定や収益勘定はその明細書という位置づけである。

さらに、優れた会計組織を持つ鉄道として、当時の大鉄道であった The London and North Western 鉄道をあげ、この会計組織を参考にして、議会勘定 (Parliamentary Account)、資本勘定 (Capital Account)、収益勘定 (Revenue Account)、一般貸借対照表 (General Balance Sheet)、配当宣言案 (The Scheme)、減価償却基金および準備基金 (Depreciation and Reserve Fund) などの会計諸表が必要であるとした<sup>14)</sup>。これらの内容に関しては、鉄道会社の反対が強く、法律制定までには至らなかった。しかし、1866年の金融恐慌<sup>15)</sup>によって打撃を受けた金融資本を保護するた

めに制定された、1868年の鉄道規制法 (Regulation of Railway Act, 1868) によって資本勘定、収益勘定、一般貸借対照表を基軸とする公表会計制度すなわち複会計制度として鉄道会社の統一会計制度が明示されることになる。

### Ⅲ. イギリス鉄道会計における発生主義会計

初期の鉄道会社では、現金主義会計のもとで、会計諸表が作成されていた。初期の鉄道会社が現金主義会計を採用していたのは、当時の鉄道会社の状況が反映している。

第1に、先行する運河会社の会計システムを継承している点である。運河会社は、基本的に運輸業務は行わず、運河施設を保有して通行料を徴収するという経営形態であった。したがって、運河会社における収支の中心が、通行料という現金収入と施設の修繕費などの現金支出で構成されていたため、現金のフロー管理がその中心で、これによって裏付けられた配当可能利益計算が運河会計に要請されていた<sup>16)</sup>。初期の鉄道会社でも、運河会社と同様に鉄道施設を保有して、運輸業務を行わない経営形態の会社が数多く見られる<sup>17)</sup>。しかし、徐々にこの経営形態は見られなくなり、自ら輸送を行う経営形態に移行していくことになる。鉄道会社が運河会社の会計報告を継承していく基

14) *Third Report from the Select Committee of House of Lords appointed to Consider "Whether the Railway Acts do not require Amendment, with a View of providing for a more Effectual Audit of Accounts, to guard against the Application of Funds of such Companies to Purpose for which they were not Subscribed under the Authority of the Legislature," and to Report Thereon to the House: together with the Further Minutes of Evidence, 18<sup>th</sup> June 1849, pp.1-20.*

なお、1849年上半期の The London and North Western 鉄道で開示されていた財務諸表は以下のものである。

Statement of The Joint Stock Capital  
Statement of The Capital Account および Detail of Expenditure Referred to in The Capital Statement  
Statement of The Revenue Account および Detail of Charges Referred to in The Revenue Statement  
General Balance Sheet  
Renewal of Rail Account  
(London and North Western Railway, *Half-Yearly Report and Account*, 30<sup>th</sup> June, 1849)

15) 当時の投資雑誌である *Banker's Magazine* の 1867年の記事には、1866年の恐慌の最大の原因は、不健全で巨大な鉄道会社とその建設者である「金融」であ

ると論説している ("The Financial History of the Year 1866—Railway—Banks—Money Market," *Banker's Magazine*, No.22, May, 1867, pp.826-840)

16) 村田直樹 『鉄道会計発達史論』日本経済評論社 2001年 125ページ。

17) 運河会社の経営形態は、鉄道会社の経営組織にも影響を与えている。たとえば、The London and Birmingham 鉄道では、財務部門と営業部門がはっきりと分割され、これが複会計制度の資本勘定と収益勘定という財務諸表に投影されている。また、同鉄道の公表会計制度に関して、J. R. Edwards は、当時の運河会社の会計報告実務を通じて分散していた会計諸表を、論理一貫した一つのシステムに作り上げたと評価している (*J. R. Edwards, A History of Financial Accounting*, London, 1989, p.165)。



万4,030ポンド2シリングは、実際現金払込額を示しているわけではない。Capital勘定から振り替えられたStock勘定のコール237万5,000ポンドは、100ポンド株にたいする90ポンドのコールと25ポンド株に対する5ポンドのコールがすべて払い込まれた場合の金額で、実際払込金額は一般収支計算書（General Account of Receipts and Disbursement）の収入の部235万5,112ポンド10シリングに表示されている。両者の差額はStock勘定の貸方に、未払のコール2万887ポンド10シリングが表示されている。同様に負債にも差額があり、この金額は貸方に未発行社債35万232ポンド17シリング3ペンスが掲記されている。

Stock勘定貸方は、上部に資本的支出が列記されているが、下部には、上述した項目のほかに、一般収支計算書の現金残高24万7,307ポンド16シリング4ペンスとStock勘定に返済されるべき損益勘定の額7,027ポンド18シリングの項目がある。これら未払のコール、未発行社債、現金残額、欠損補填を合計して、将来の支出に充当できる金額として62万5,456ポンド1シリング7ペンスを掲記している。

このように資本的収支の勘定に未収の項目を入れることは、厳密な意味での現金主義会計ではないが、配当可能利益計算の基軸は、現金主義にあった。このような処理の背景には、The London and Birmingham鉄道は非常に高い建設費で建設され、同期から、一部開通した区間の運賃収入を損益計算書に記載し、これを含めた上で残りの建設費に充当できる金額を明示する必要があったのである。

The London and Birmingham鉄道の発生主義会計に関する重要な事象が、1838年上半期の財務諸表にみられる。それは、車輛の減価償却のための準備基金（Reserve Fund for Depreciation）の設定と、損益勘定に減価償却費を計上すること

である<sup>19)</sup>。初期の鉄道会社では、財務報告に際して、減価償却の会計処理を配当後の剰余金から引き当てるという方法で処理していた。現金主義を基本とする鉄道会計では、引当金に相当する現金が存在し、一般にこれらは銀行預金とされた<sup>20)</sup>。The London and Birmingham鉄道では、1838年上半期に車輛の減価償却準備金5,500ポンドを設定し<sup>21)</sup>、同年下半期の財務諸表において、収益勘定借方に車輛減価償却費として機関車（Locomotive）5,007ポンド、貨車・客車（Carrying）6,305ポンドを計上している。この金額は、車輛減価償却準備金勘定の貸方に掲記されている（図表-2）。

この減価償却準備金は、半年ごとの収入に対して費用負担を均等にして、車輛の有効かつ統一的な維持を行うために、実際原価を基礎として、半年ごとに5%の規則的な減価償却を行うと説明されている。The London and Birmingham鉄道が、このような会計処理を行う基盤には、同社の財務構造の問題がある。莫大な資金を必要とする鉄道会社では、株式が分散し、機能資本家と無機能資本家に株主層の分化が顕著になって行った。長期的な資金を提供する機能資本家にとって、長期的に使用される車輛等の資本財の有効かつ統一的な維持は重要な問題であった。しかし、その資金需要から、高配当を求める投機的な株主を無視できず、両者の利害調整のため多様な配当政策が必要

<sup>19)</sup> The London and Birmingham Railway, *Tenth Half-Yearly General Meeting of the Court of Proprietors*, 21<sup>st</sup> August, 1838, pp.1-3.

<sup>20)</sup> 村田直樹 前掲書 134ページ。

<sup>21)</sup> 1841年に株主総会において、減価償却準備金の説明を求められた当時の社長であるG. C. Glynは、減価償却準備金は数多くの会社で採用されている。会社の車輛の価値に対して避けられない減価に備える目的で、半期ごとの利益の一部を充当し、車輛購入の際の投下資本の一定割合を半期ごとの利益から留保し、資本勘定から同額が償却されることになることを説明している（The London and Birmingham Railway, *Extract Report of the Proceeding of the General Meeting*, 13<sup>th</sup> August, 1841, p.1.）。

図表2 The London and Birmingham 鉄道 収益勘定および車輛減価償却準備金勘定 1838年

REVENUE ACCOUNT.								
Six Months, ending December 31st, 1838.								
December 31st, 1838.			December 31st, 1838.					
£.	s.	d.	£.	s.	d.			
To Maintenance of Way between London and Tring from 17th Sept.	7,175	14	4	By Receipts, viz. Passengers, Parcels, Mails, and Merchandize	218,973	8	0	
To Locomotive Account, viz.— Coal, Coke, Repairs, Salaries, Wages, Oil, Tallow, Waste, and Incidental Charges	16,091	5	1	Deduct for intermediate Coaching	16,558	4	7	
To Carrying Account, viz.— Salaries, Wages of Police, Porters, & Stationery, Repairs, Gas, Oil, and Tallow	25,538	3	5		203,415	3	5	
Mileage Duty	8,816	9	4	By Interest on Cash Balances from 17th September	961	19	4	
To General Charges, viz.— Engineering, Law Charges, Advertising, Printing, Direction, Office, Salaries, Secretaries, Clerks, and Sundries, (including Travelling)	14,963	16	1	By Balance of Revenue Account to 30th June	29,853	19	3	
			72,605	8	3			
To Reserve for Depreciation of Stock, viz.— Locomotive Stock	5,007	0	0					
Carrying do.	6,305	0	0					
			11,312	0	0			
To Interest on Loans from 17th Sept.			33,854	15	5			
Balance			116,458	18	4			
			<u>£234,231</u>	<u>2</u>	<u>0</u>			
						<u>£234,231</u>	<u>2</u>	<u>0</u>

## RESERVE ACCOUNT, for Depreciation of Stock, (Dec. 31st, 1838.)

To Balance	£16,812	Locomotive.	£3,500	Conching.	£2,000	Total.	£5,500
		By Reserve, June 30, 1838.	£5,007	By .. December 31,	£6,305		£11,312
			<u>£8,507</u>		<u>£8,305</u>		<u>£16,812</u>

The London and Birmingham Railway Company, *Tenth Half Yearly General Meeting of Court of Proprietors*, 21th August, 1838, p.3.

であった。The London and Birmingham 鉄道は開通以後、比較的順調に運賃収入を得ていたため、株主が安定しており、機能資本家は、次期以降に受け取るべき配当の一部を、当期の投機的株主に奪われることを危惧し、発生主義的な減価償却の会計処理を選択したのである。このような処理方法は、鉄道会計が現金主義会計から発生主義会計への転換の第一歩となった<sup>22)</sup>。

## IV. 現金主義会計から発生主義会計への移行

S. McCartney と A. J. Arnold よれば、イギリ

ス鉄道会計が現金主義から発生主義にシフトするのは、1840年から1850年にかけてで<sup>23)</sup>、J. R. Edwards は、その代表として、当時のイギリス最大級の鉄道である The London and North Western 鉄道をあげている<sup>24)</sup>。The London and North Western 鉄道は、1846年に、上述した The London and Birmingham 鉄道と The Grand Junction 鉄道さらに The Manchester and Birmingham 鉄道の合併によって成立した鉄道である。1860年代には、雇用者数2万人に及ぶ大鉄道に成長している。The London and North Western 鉄道は、当時最も優れた経営組織を持つ鉄道とされていた。会長、副会長のほか、30

<sup>22)</sup> R. Edwards は、1840年下半期の The North Midland 鉄道や1841年上半期の The Manchester and Leeds 鉄道の未払利息等の会計処理を分析して、1840年代初頭のほとんどの鉄道会社は、純粋な現金主義会計ではなく、通常、半発生主義会計 (partial accruals accounting) と呼ばれるシステムを採用していたと述べている (J. R. Edwards, *op. cit.*, p.165).

<sup>23)</sup> S. McCartney and A. J. Arnold, "Financial reporting in the context of crisis; reconsidering the impact "mania" on early railway accounting," *The European Accounting Review*, Vol.11, No.2, 2002, p.408.

<sup>24)</sup> J. R. Edwards, *op. cit.*, p.168.

名の取締役が取締役会を構成していた。この取締役会は月に一度開かれ、取締役会の下にいくつもの委員が設置されていた。例えば、取締役会で審議すべき事項をチェックする特別委員会や会社全体の現金収支を統括する会計委員会、建設工事や保線および修繕を承認する路線委員会などが設置されていた。さらに、Crew 機関車工場、Wolburton 客車工場、Arlestown 貨車工場の委員会、賃率策定委員会、債権・債務委員会、現業部門の運輸委員会とその下に23の小委員会が設置されていた。全線区は10の線区に分割され、線区長の下に駅長や貨物主任が配置されていた。これらの運輸部門の責任者はジェネラルマネージャーで、10の線区を統括した。また、すべての費用は、取締役会の承認を得た予算によって、取締役の承認なしには支出が認められないことが原則であった。各線区においても、少額の支出は線区職員の責任においてなされるが、毎月、報告書を提出して会計委員会の承認を受けなければならなかった。また現業部門においても、通常の保線および修繕以外の工事に関しては、取締役の承認がなければ着手できなかった。

イギリス鉄道会計における現金主義会計から発生主義会計への転換に対して、The London and North Western 鉄道が重要な役割を果たしたことに関して、T. R. Gourvish は、鉄道マニア以後、大規模化していく鉄道会社が競争や1845年の鉄道条項統合法による運賃規制の中で、労働力の分散と固定資本比率の増大に悩まされており、また一般大衆の鉄道会社に対する悲観論的評価から、会社の状態を示す、より詳細な会計報告が要求された、と述べている<sup>25)</sup>。さらにこの時期には、より論理的な統計的分析による減価償却基金の設定は、輸送業務に対する長期の見積原価に大きな効果があった。また、この問題に最初に挑戦し

たのが The London and North Western 鉄道であったと指摘している<sup>26)</sup>。

The London and North Western 鉄道において、車輛および路盤の減価償却基金が設定されるのは、1847年の上半期からである。この減価償却基金の設定に関しては、取締役会で盛んに議論され、数多くの反対意見が出されている。しかし、当時のジェネラルマネージャーである M. Huish は、この問題に対して、取締役会と特別委員会に一連の報告書<sup>27)</sup>を提出した。M. Huish は、減価償却が費用項目として重要な項目であり、配当可能利益に大きな影響を与えるという認識に立ち<sup>28)</sup>、現金主義による減価償却基金会計を批判している。一般に、車輛は耐用年数が経過すると車輛の価値はなくなると考えられ、車輛の取得原価は耐用年数に渡って配分され、その配分額が減価償却費として測定されるのであるが、耐用年数は測定が困難で、当該年度の負担で修繕と取替をする方が合理的であると主張する。M. Huish の結論は、車輛の損耗に対する資金あるいは引当金は、企業の創業時には必要なものであるが、輸送量の増大あるいは技術革新の進展している時期や支線の拡大期にはそれ程必要なものではなく、現在の The London and North Western 鉄道は、車輛設備の効率性を維持する能力があるので、資金を設定する必要はないというものであった<sup>29)</sup>。したがって、1847年下半期に利益から控除された3万400ポンドの減価償却準備基金は根拠がなく、この金額は剰余金に属するものであるから、当該勘定の借方に再振替すべきであるとしている。この勧告

<sup>26)</sup> *Ibid.*, p.148.

<sup>27)</sup> The London and North Western Railway, *Report to the Directors of London and North Western Railway on Present Condition of their Moving Stock*, June 1848. *Report to the General Works Committee on the Present Condition of the Permanent Way*, April, 1849.

<sup>28)</sup> M. Huish, *On Deterioration of Railway Plant and Road*, London 1849, pp.4-5.

<sup>29)</sup> *Ibid.*, pp.24-25.

<sup>25)</sup> T. R. Gourvish, *Mark Huish and the London and North Western Railway: A Study of Management*, London, 1972, pp.147-148.

図表3 The London and North Western 鉄道 一般貸借対照表 1848年

GENERAL BALANCE SHEET.			
30th June, 1848.			
	£.	s.	d.
To Balance of Capital Account.....	614,419	18	6
To Disposable Balance, 31st December last.....	396,125	11	7
To Amount deducted in Error, 31st December, for depreciation of Locomotive Engines, and Carriages.....	30,462	18	0
Less Dividend ordered, 18th February last.....	544,852	16	6
	594,098	8	6
To Balance of Revenue at this date.....	80,784	8	0
	465,372	3	4
Disposable Balance.....	566,056	11	4
	£962,182	2	11
By Balance of Stores Account.....	146,424	5	9
By Balance of Outstanding Accounts.....	122,815	18	6
By Balance in hand.....	692,941	18	8
	£962,182	2	11

Examined and confirmed by,  
ABEL PEYTON,  
ELIAS J. MOZLEY, } Auditors

The London and North Western Railway, *Fifth Half Yearly General Meeting of the Court of Proprietors*, 30th June, 1848, p.3.

を受けた取締役会は、1848年上半期の決算で修正計算を行い、一般貸借対照表の借方に12月31日付機関車及び車輛の減価のために誤って控除した金額 (To Amount Deducted in Error, 31<sup>st</sup> December, for depreciation of Locomotive Engines and carriagea) 3万462ポンド18シリングを計上している (図表-3)。

このように M. Huish は、発生主義会計に基づく費用配分を基礎とする減価償却費の計上を理解した上で、発生主義会計を導入するのではなく減価償却準備基金の設定を否定して、これを廃止しようとした。これは、多くの鉄道がそうであったように、現金主義会計から、発生主義会計への転換は、現金主義では計上する必要のない減価償却費や繰延費用項目を計上することで、配当の原資を失うことを恐れたからである。当時の The London and North Western 鉄道は4-5%の配当を維持しており、良好な投資先としての評価が定着していた。

しかし、1847年の恐慌を経て1850年代にはいるとこのような配当率を維持することが困難になっていく。そのような状況下で、M. Huish は、レールに対する更新基金を設定すべきであるという見解を表明する。車輛の廃損は当該年度の修繕費および部分的取替によって、その最大市場価値を維持することができるとしたが、レールは修繕が不可能で、同時的かつ均等に使用されるため統一的に損耗するので、一定期間ごとに更新のため

の準備金が必要であると主張する<sup>30)</sup>。レールの更新勘定は1847年以降計上されるが、1856年下半期の監査報告書によってこの基金が支出された76万2,505ポンドのうち、23万7,358ポンドは更新のためではなく、改良 (improvement) のための支出であるから、資本勘定にチャージすべきであるという批判を受けている<sup>31)</sup>。このような M. Huish の会計政策は、常に対立する株主層、すなわち機能資本家と無機能資本家の利害調整を意識して、経営管理者として財務政策側面から会計処理を検討したものである。1850年上半期の株主総会では、5%配当か5.5%配当かで、株主間の

<sup>30)</sup> M. Huish, *Report to the London and North Western Railway Company of the Present Condition of their Moving Stock, with Remarks on the Nature and Necessity of a Depreciation Allowance*, June, 1848. M. Huish and R. B. Dockray and R. S. Norris and H. Woodhouse and J. E. M. Connel and F. Trevihick and J. Ramsbottom and E. Wato, *Report to the General Works Committee, on the Present Condition of the Permanent Way; with Remarks on the Nature and Extent of a Fund for Deterioration, and on the Principles of Relaying and Maintaining the Road*, August 1849.

この会計実務に対して、当時の中心的鉄道雑誌である *Herapath's Railway Magazine and Journal* の編集者は、これは減価償却を鉄道ある財産から、他の財産まで持ち込んだ愚行であると論評している ("Railway Renewals and Depreciation," *Herapath's Railway Magazine and Journal*, 1850, p.904.)

<sup>31)</sup> The London and North Western Railway Company, *Ninth Half-Yearly Meeting of the Court of Proprietors*, 15<sup>th</sup> August, 1850.

議論が沸騰し、採決の結果、僅差で5%の配当案が承認されている<sup>32)</sup>。また、1857年上半期の株主総会では、取締役会の提案する2.15%の配当案に対して、株主から3%の配当という案が出され、この修正案が承認されている<sup>33)</sup>。このように、株主間の利害の対立は、配当の問題に顕著に表れ、両者の調整のため柔軟な配当政策が必要とされた。とくに配当可能利益計算に影響する減価償却の会計処理は重要な意味を持っていたといえる。これらの点が発生主義会計の重要性を理解していたにもかかわらず、車輛とレールを区別し車輛の減価償却を廃止して、レールの更新基金を設定するといった会計処理を行う基底にある。

## V. 1840-1850年代

### イギリス鉄道会社における財務報告

初期の鉄道会社における財務報告実務は、公的な規制が不十分であったこともあり、非常に多様な報告実務が存在する。さらに報告様式の変化の速度も速く、その精緻化の過程が会計実務の発達に多大な影響を与えたことが、多くの会計史研究によって論証されている。J. R. Edwardsは、このような初期の鉄道会社を巡る報告実務の発達が、投資家の意思決定有用性の要求に起因している<sup>34)</sup>。さらに、1845年からの鉄道マニアによる株主信用の崩壊に対応するため、政府の介入を避け、より多くの情報の開示と、現金主義から発生主義への報告の基礎概念の変更とによって、これに対応した。とくに、1848年下半期のThe London and North Western 鉄道の決定は、その後の他の鉄道会社の会計実務に多大な影響を

与えたとしている<sup>35)</sup>。それは、すべての信用取引と一般貸借対照表の公表に発生概念を使用したことであると指摘する<sup>36)</sup>。たしかに、The London and North Western 鉄道において、1847年の恐慌以後、公表される財務諸表の量的な拡大が見られる。具体的には、一般貸借対照表、資本勘定の明細表と収益勘定の明細表の追加、車輛等の現状報告等が追加され、公表されている。しかし、上述したように、その内容を詳しく検討してみると、必ずしも現金主義から発生主義への転換が一気に行われたわけではない。この点に関して、S. McCartney と A. J. Arnold は1840年から1855年までのイギリスの主要14鉄道会社をサンプルとして、財務報告の質と量の変化を追跡している<sup>37)</sup>。彼らは、1840年、1845年、1850年、1855年の資本勘定、一般貸借対照表、収益勘定の開示数を調査し、これらの諸表が1845年から1850年にかけて開示数が飛躍的にのびる点を指摘する<sup>38)</sup>。とくに一般貸借対照表は、この時期から開

35) たとえば、1849年下半期のThe Midland 鉄道の株主総会において、同期の財務諸表について、議長はThe London and North Western 鉄道の会計システムをモデルとして作成したと言明している (*Railway Times*, 8<sup>th</sup> September, 1849, p.923.)

36) J. R. Edwards, *op. cit.*, pp.168-169.

37) S. McCartney and A. J. Arnold, *op. cit.*, pp.401-417. なお、サンプルとなった主要14鉄道会社は以下のものである。

The Bristol and Exeter 鉄道  
 The Eastern Counties 鉄道  
 The Great Western 鉄道  
 The Lancashire and Yorkshire 鉄道  
 The London and Birmingham 鉄道  
 The London and North Western 鉄道  
 The London and South Western 鉄道  
 The London, Brighton and South Coast 鉄道  
 The Manchester and Leeds 鉄道  
 The Midland 鉄道  
 The North Eastern 鉄道  
 The North Midland 鉄道  
 The South Eastern 鉄道  
 The York and North Midland 鉄道

38) *Ibid.*, p.409.

32) The London and North Western Railway Company, *Ninth Half-Yearly Meeting of the Court of Proprietors*, 15<sup>th</sup> August, 1850.

33) The London and North Western Railway Company, *Twenty-Third Half-Yearly Meeting of the Court of Proprietors*, 14<sup>th</sup> August, 1857.

34) J. R. Edwards, *op. cit.*, p.168.

示する鉄道会社が出てきている点は注目すべきことである。一般貸借対照表は、一般に鉄道会社が公開する財務諸表の末尾に掲載され、現金主義によって計算される諸勘定の残高一覧表として、諸勘定を統括するものであった。1845年の鉄道条項統合法で、鉄道委員会に提出すべき財務諸表として、収支計算書とともに掲げられている勘定残高計算書（statement of the balance of such account）とはこれを指している<sup>39)</sup>。一般貸借対照表の生成は、鉄道会計に先行する運河会計に求めることができる。運河会社では、施設の完成に伴い資本勘定を閉鎖し、収益勘定が公開されていたが、これでは運河会社の財政状態が明確にされず、資本調達過程で多額の負債を抱え、収益勘定において利益が計上されていても、その返済との関係で会社自体の存続基盤を脅かすような自体が発生したため、株主がこれに関連する会計情報の開示を要求したことがその出発点となっている<sup>40)</sup>。1847年の恐慌が鉄道会社における一般貸借対照表の開示に影響を与えたのは、株主信用に関して、同様の状況が存在したためである。

さらに、S. McCartney と A. J. Arnold は財務諸表の概念基礎すなわち現金主義から発生主義への変化を分析している<sup>41)</sup>。これは、収益勘定と資本勘定の項目のなかに、発生主義を示す項目をあげ、両勘定に計上されている鉄道会社数を時系列的に調査したものである。この分析によれば、全体としては1840年から1855年にかけて、現金主義から発生主義への転換する傾向が伺える。しかし、たとえば車輛の減価償却についてみると、1840年2社、1845年4社、1850年6社、1855年2社と変化する。ここでは個別の鉄道会社の状況が示されているわけではないので、たとえばThe London and North Western 鉄道のように1845年から1850年にかけて車輛の減価償却準備金の

設定をやめてしまった鉄道もあれば、新たに設定を開始した鉄道もあると考えられる。しかし、重要なことは、各鉄道会社が減価償却の会計処理に関して比較的柔軟に対応したということである。

## VI. 金融資本主義と会計

以上考察してきたように、1845年からの鉄道マニアとそれに続く1847年の恐慌を契機として、イギリスの鉄道会社は株主信用の回復を意図して、株主の要求に応える形で、公表する財務諸表をより詳細にし、量的な拡大を図った。具体的には、資本勘定、収益勘定、一般貸借対照表を公開する鉄道会社が増え、すでにこれらを公開している鉄道会社でも、その明細表を添付する会社が増大した。しかし、開示する財務諸表作成の基礎となる現金主義あるいは発生主義の問題は、一般に説明されるように1845年からの鉄道マニアを通して、鉄道会計が現金主義会計から発生主義会計に一気に移行したわけではない。配当利益算定と財産の保全計算を重要な使命とする初期の鉄道会計では、現金による料金収入と保全のための支出を中心に会計システムが構築されており、配当源泉の資金的裏付けが明確な現金主義会計が用いられていた。したがって、初期の鉄道会社が、現金主義会計から発生主義会計への転換をできなかったのは、現金主義では計上する必要のない減価償却費や繰延費用項目を計上することで、配当の原資を失うことをおそれたからである。

さらに、巨額の資本投資を必要とする鉄道会社は、広く一般大衆からの投資を必要とした。したがって、鉄道会社における株主層は分化した。すなわち、配当額よりも資本の永久価値に関心を持つ永久的投資的株主と、永久的価値には関心がなく現在の配当額に注目する一時的投機的株主である。前者は取締役会に対して、その意向を反映させ企業の安定を願っており、後者は高配当とそれにとまなうプレミアムを目的としている。特に後者の重要性は、鉄道会社を取り巻く経済環境の変

39) 村田直樹 前掲書 123 ページ。

40) 同上書 121 ページ。

41) S. McCartney and A. J. Arnold, *op. cit.*, p.410.

化にしたがって変化したため、鉄道会社は両者の利害の調整を行わなければならなかった。したがって、鉄道会社には柔軟な配当政策が要求され、その基礎となる配当可能利益計算は多様で柔軟なものでなければならなかった。これが、現金主義から発生主義への転換が、即時的ではなく徐々にかつ柔軟に行われた理由の一つである。

株式会社である鉄道会社は、定期的な配当のため、会計期間を区切って期間損益計算を行い、配当可能利益を算定していた。初期の鉄道会社における適正な期間損益とは、株主間の公平性を基盤としている。しかし、分化した株主層のバランスは鉄道会社を取り巻く経済環境によって変化したため、機能資本家の意を受けた取締役は柔軟な財務政策を実行しなければならなかった。したがって、現金収支で記録された帳簿を決算時に修正する発生主義会計への転換を図ろうとしたのである。このような思考は現代の会計にも受け継がれ、企業会計原則の損益計算書原則一のA「すべての費用及び収益は、その支出及び収入に基づいて計上し、その発生した期間に割り当てられるように処理しなければならない」にその影響をみることができる。

アメリカにおいては、20世紀初頭に産業資本が確立し、資本主義が独占段階に入ると、資本主義の危機を反映する会計理論が導入され、単純な取引記録の簿記理論から、株式会社特有の会計理論への展開がなされる。ここで検証したイギリスの場合は、産業資本主義から金融資本主義への移行がアメリカよりも早い時期にあり、機能資本の計算を本旨とする会計から擬制資本の計算を本旨とする会計への移行が必要であり、その流れの中に、現金主義会計から発生主義会計への移行を捉えるべきである。簿記はもともと機能資本の管理・統制を勘定を通じて観念的に行う計算体系である。株式会社会計において機能資本の計算の中に擬制資本の計算が混入されてくると、機能資本の運動の個別的把握よりも、擬制化された資本すなわち持分権の測定が優先し、さらなる計画された

擬制資本の拡大をもたらすことになる。

また、現代の会計は記録・測定・報告の機能のうち報告機能が肥大化し、測定に影響を与えるようになってきたとされる。しかし、鉄道会計の歴史を概観すると、同様の現象が散見される。これは株式会社会計のもつ基本的な性格として捉えることも可能であると思われる。その基底には、初期の株式会社会計である鉄道会計は、その当初から擬制資本の計算を本旨としている点にある。

#### <参考文献>

- Bird, H. E., *Railway Accounts*, London 1886.  
 千葉準一『英国近代会計制度—その展開過程の研究—』中央経済社 1991年。  
 Eckersley, P., *Railway Management*, London 1848.  
 Edwards, J. R., *A History of Financial Accounting*, London, 1989.  
 エルスナー著 千葉秀雄訳『経済恐慌—その理論と歴史—』大月書店 1955年。  
 Gower, L. C. B., *The Principle of Modern Company Law*, London, 1954.  
 Gray, T., *The Railway System*, London 1845.  
 Huish, M., *Report of the London and North Western Railway Company of the Present Condition of their Moving Stock, with Remarks on the Nature and Necessity of a Depreciation Allowance*, June, 1848.  
 Huish, M. and Dockray, R. B. and Norris, R. S. and Woodhouse, H. and Connel, J. E. M. and Trevihick, F. and Ramsbottom, J. and Wato, E., *Report to the General Works Committee, on the Present Condition of the Permanent Way; with Remarks on the Nature and Extent of Fund for Depreciation and on the principle of relaying and Maintaining the Road*, August, 1849.  
 泉谷勝美『複式簿記生成史論』森山書店 1980年。  
 紙田千鶴雄『最新鉄道会計史』交通経済社 1950年。  
 Lee, G. A., "The Concept of Profit in British Accounting 1760-1900," *Business History Review*, Spring 1975, pp.1-25.  
 McCarnery, S. and Arnold, A. J., "Financial reporting in

- the context of crisis reconsidering the impact “mania” on early railway accounting” *The European Accounting Review*, Vol.11, No.2, 2002, pp.401-415.
- 村田直樹『近代イギリス会計史研究』晃洋書房 1995年.
- 村田直樹『鉄道会計発達史論』日本経済評論社 2001年.
- 中村萬次『英米鉄道会計史』同文館 1991年.
- 中島勇次『鉄道原価計算』交通経済社 1955年.
- Pollins, H., “Aspects of Railway Accounting before 1868,” in A. C. Littleton and B. S. Yamey, *Studies in the History of Accounting*, London 1956.
- Reed, M. C., *Investment in Railway in Britain, 1820-1844*, London, 1957.
- ツガン・バラノフスキー著 救仁郷繁訳『新訳 英国恐慌史論』ぺりかん社 1972年.
- Took, T., *History of Prices*, London 1838.
- 渡邊泉『損益計算の進化』森山書店 2005年.