

19世紀英国鉄道会社における複会計制度の確立

L & B 鉄道会社の会計報告書を中心に

澤 登 千 恵

The Establishment of Double Account System in British Railway Companies : Evidence on Financial Reports of London and Birmingham Railway Company.

Chie Sawanobori

Abstract

It is well-known that British railway companies in nineteenth century disclosed sophisticated reports. In early nineteenth century United Kingdom, British people had no company laws and Private laws obliged the railway companies to disclose their accounts. However, the contents of their reports were more detailed than the obliged one. This implies some factors of the voluntary disclosure. The railway companies needed larger capital to extend lines than the profits they got and required to raise additional capital. Accordingly, in order to raise more capital, they paid the dividends from other than the profits and gave their shareholders additional prospects by means of disclosing the sophisticated reports. Therefore, they had been using Double Account System.

Key words : Double Account System 複会計制度 , raising of capital 資金調達。

1 序

19世紀における英国鉄道会社の会計報告書は、現代の会計技術の水準に照らしても遜色ない技術によって作成されていた。英国鉄道会社が19世紀前葉に作成した会計報告書、その中でも特に財務諸表は、(図表1)より明らかなように、その詳細さ、およびその整合性から、現代的な会計の萌芽を期待させるものとなっている。

しかしながら当時の英国鉄道会社が作成した財務諸表は、ある点において、現代における財務諸表と大きく異なっている。具体的に言えば、鉄道会社が作成した貸借対照表は、

固定項目と流動項目とが分割されている。このように、通常の貸借対照表に代えて、固定項目を計上する資本勘定と流動項目を計上する一般貸借対照表とを公表する様式は、一般に複会計制度と呼ばれている。そして本研究は、なぜ英国鉄道会社が複会計制度を導入したのかという問題を会社内での定着、普及、および鉄道産業内での法制化という3つの視点から考察することを目的としている。

つまり本稿では、複会計制度の確立過程にかかる議論を行い、具体的には鉄道会社内での複会計制度の定着を確立と定義した上で、London and Birmingham鉄道会社（以後「L & B 鉄道会社」と略称）における同制度確立の経緯をケース・スタディとして検討する。なおL & B 鉄道会社は複会計制度を鉄道産業内で最初に導入した会社として知られていることから、同社をケース・スタディすることによって、複会計制度が会社内で確立するために必要な共通因子を明らかにすることができるものと考えられる。

上記の問題を考えるにあたって無視できないことは、鉄道会社にとって路線拡張を目的とした外部資金調達が少なからず重要であったという事実である。つまりL & B 鉄道会社は、出来るだけ多くの資金を調達するためにあるいはさらなる払込を促進するために、資本不足が明示しうる報告書を公表すると同時に、資本からの配当に対する株主の納得を得るために、現時点における現金有高を明示した報告書を公表するようになったと言える。

2 既存研究と本稿の問題意識

2.1 既存研究における複会計制度

世界で最初に大学で会計学を講義したことで知られるDickseeは複会計制度を次のように定義している。

「[一般的な]単会計制度と複会計制度の違いは、貸借対照表の様式にある。・・・事業の中には、固定資産と固定負債からなる部分と、流動資産と流動負債からなる部分とを区別することを適当とするものが存在する。[この理由により]貸借対照表をこの線で区別した事業は、複会計制度を採用していることになる¹」。

鉄道会社は、鉄道敷設のため土地を強制的に買収する権限や資本市場からの資金を調達する権限を必要としたのだが、このような権限は国家から与えられるものであり、これら

の権限を得る代わりに²，会計報告を行う義務を負っていた。L & B 鉄道会社も例外ではない。同鉄道も個別法によって，「株主および債権者に対して，当該事業のために受け取ったり支払ったりした資金総額について真実のそして規則的な計算書を帳簿に記入し，それに関する証書・印刷物などを添えて開示すること³」が要請されていた。この条項の意味するものは，収支計算書であると考えられる。

しかしながら前述したように，L & B 鉄道会社が公表した財務諸表は，この収支計算書以外にも，資本勘定，収益勘定（現在の損益計算書），一般貸借対照表などから構成されていた。つまり L & B 鉄道会社は，個別法で収支計算書の開示を要請された一方で，その他の財務諸表に見られるような任意の開示をも行っていたことになる。すなわち L & B 鉄道会社の複会計制度に基づく開示は，強制的開示の範囲を超えて行われていたことになる。何故，L & B 鉄道会社は，任意に複会計制度を採用していたのであろうか。

Edwards（1985）は，複会計制度を導入する目的として，以下の項目を掲げている。

まず，鉄道会社に先がけて流動項目を明示した資本勘定を開示した運河会社は，建設完成後に資本勘定を締め切ることによって，資本を減損させる蛸配当の可能性を除去した上で，株主から調達した資本が全て建築物の建設にあてられたことを証明しようとした。しかしながら鉄道会社について言えば，資本勘定の公表という点では運河会社の慣例を継承したものの，その締め切りは実施されなかった。この違いは，鉄道株主が，資本市場の発展とともに鉄道を長期的な投資とみなした上で，安定した配当を期待する永久的株主と，投資直後の高配当および有利な価格での再売却を期待する一時的株主とに分離したことに大きく寄与している。すなわち，資本勘定を締め切ることが，追加的な車両購入を資産ではなく費用として収益勘定に計上することを通じて，一時的株主を不当に扱うことになったからである。以上の理由から，鉄道会社は，資本勘定を締め切ることなくに公表し続けた。加えて，建設に直接関係しない残りの資産と負債を一般貸借対照表において別個に公表することとなり，結果として，複会計制度が採用されることとなった⁴。

続けてEdwardsは，複会計制度が現代のような単会計制度に改められなかった理由について以下のように述べている。

貸借対照表を，固定項目を公表する資本勘定と流動項目を計上する一般貸借対照表に分割することは，資本項目と収益項目とを区別することに直結している。鉄道会社は，売上高の13倍にあたる巨大な資本を有していたことから，資本項目と収益項目を注意深く区別

する必要に迫られた。そのため、株主にとっては、多くの項目を含む貸借対照表よりも、固定項目と流動項目が本質的に区別されている財務諸表の方が適当であった⁵。あわせて粉飾決算が横行した1840年代後半には、複会計制度によって作成された財務諸表が、信頼できる会計情報、あるいは追加的な保証として必要とされたことから、多くの鉄道会社が複会計制度を維持することとなった⁶。

以上の議論から、Edwardsの主張は、受託責任の立場から複会計制度を捉えたものであると評価できる⁷。

2.2 本稿の問題意識

しかしながら、Edwardsが複会計制度を最初に導入した企業としてあげるL & B鉄道会社は、開業後最初の財務諸表については複会計制度に基づいて開示しているが、鉄道を開通させた翌期の財務諸表については単会計制度に基づいて開示している。さらにL & B鉄道会社は、利益が計上され始めると複会計制度に戻し、数年後単会計制度に移行し、さらに数年後再び複会計制度に舞戻っている。このことは、「単会計制度に改めなかった」というEdwardsの主張とは明らかに異なっている。従って、EdwardsがL & B鉄道会社のケースをもとに複会計制度の議論を展開している以上、Edwardsの議論を上にした差異の視点を含めた上で説明する必要がある。そこで本稿は、L & B鉄道会社の財務諸表様式が変遷する経緯を明確にすることおよびその理由について解明することを目的とする。

3 資金調達と複会計制度

3.1 L & B鉄道会社

Edwardsは、L & B鉄道会社の財務諸表を最初に複会計制度が導入された財務諸表として位置付けている⁸。そしてその後、複会計制度は、1845年においてL & B鉄道会社、Grand Junction鉄道会社およびManchester and Birmingham鉄道会社との合併によって設立されたLondon and North Western鉄道会社によって導入され、さらに1868年になると複会計制度は鉄道規制法の中で法制化された。したがって、L & B鉄道会社における複会計制度の定着が、鉄道産業さらには英国における複会計制度の出発点であると考えて差し支えないであろう。ゆえに、まず本稿では、L & B鉄道会社が、導入・廃止を繰り返しながら最終的に複会計制度を定着させていく経緯を追うことで、L & B鉄道会社における複会計

制度の本質について検討していく。

L & B 鉄道は、1833年個別法によってその建設が認可され、1837年7月その一部が開通した後、1838年9月にその全線が開通した⁹。

L & B 鉄道計画は、1825年には既に提案されていたが、金融危機のために実現せず、1831年、スティーヴンソン父子が提出した見積書（全長112マイル、資本金 £1,250,000）を契機に、1838年その建設が認可された。しかしながら、同鉄道の建設が地主の強い反対を受けたことから、当該地主との和解費用は、当初予定していた額の3倍にあたる £750,000に達した。また、法案獲得のための議会費用として £73,000が拠出されたことも重なって、マイルあたりの建設費用は、当時 L & B 鉄道会社の双生児と位置付けられていた Grand Junction 鉄道会社の約2倍に達した¹⁰。

しかしながら湯沢（1988）は、「このような高い建設費にもかかわらずきわめて良好な経営内容を示していた¹¹」と述べている。なおその理由として、L & B 鉄道が、London と Birmingham という重要都市を結ぶものであったことから、マイルあたり収入が他の鉄道に比して高かったことがあげられる¹²。

3.2 資金調達必要性

開通後の経営成績が良好な一方、他方において、財政状態は開通前と同様に逼迫した状況であったと考えられる。鉄道会社への資本払込みは順調ではなかった。例えば1837年前期時点での授權資本は £4,500,000であったが、当初からその全額が払い込まれていたわけではなく、1837年前期の時点では £100株式あたり £80しか払い込まれていなかった。この払込みは、1838年前期の時点で £100株式あたり £90となり、1838年後期にようやく完了することとなった¹³。さらに当時におけるほとんどの鉄道会社の利益は、その巨大な資本と比較して、低い水準にとどまっている。そのため鉄道会社は、新規の資本によって建設費用を調達せざるを得なかった¹⁴。したがって、鉄道会社の財政状態は、資本が分割して払込まれていたこと、および将来の路線拡張に充てるべき資金が不足していたことを理由に、逼迫した状況にあったと言える。これを受けて L & B 鉄道会社は、1833年の認可以後、以下に示す7度にわたって議会から新規の資本を調達する権利を受けることとなった¹⁵。

1833. 5 . 6	£ 3,350,000
1835. 7 . 3	£ 165,000
1837. 6 .30	£ 1,000,000
1839. 6 .14	£ 1,000,000
1842. 9 . 2	£ 173,000
1843. 4 . 3	£ 673,000
1843. 7 . 4	£ 673,000

また L & B 鉄道会社は、既存株主と潜在的投資家から新規の資本を求めた¹⁶。なお既存株主は、鉄道が職業上必要あるいは長期的な投資先であるとみなすことで安全で恒久的な配当を望んだ永久的株主と、鉄道を一時的な投資先とみなすことで高配当をもとに高額の売却を意図していた一時的株主とに分類できる¹⁷。鉄道を職業上必要とする株主は、相対的に配当を重視しないため、営業によって獲得された利益が外部流出することなく内部留保されることを望むだろう。また、鉄道を長期的な投資先とみなした上で安全で恒久的な配当を望む株主は、同様に恒久的な投資先と考えられる政府証券の利息と比較して、利息相当のあるいはそれより若干高い配当を望むであろう。それに対して、鉄道を一時的な投資先とみなす株主は、可能な限り高い配当を望むであろう。なお、潜在的投資家に対しては、高配当を宣言することが適当であったことは言うまでもない。ここで注意しなければならないことは、会社からの要求によって既存株主が追加出資に応じていたという事実である¹⁸。それゆえ、潜在的投資家が増加した時代においても、既存株主は鉄道会社の資金調達先として重要な役割を果たしていたと言える。

以上のことから、政府証券利息が鉄道株の配当を下回っているときには、鉄道を職業上必要とする株主とそれ以外の株主および潜在的投資家との間での利害対立が予想され、政府証券利息が鉄道株の配当を上回っているときには、永久的株主とそれ以外の株主および潜在的投資家との間での利害対立が予想される。

3.3 配当源泉の変化と財務諸表様式の変化

湯沢（1988）は、L & B 鉄道会社の経営成績が、全般的に良好であったと主張している。確かに、（図表 2）より明らかなように、開通直後の 1837 年後期を除いた全ての会計期間において、収益が費用を上回っている。

当初は当期純利益に未処分利益を加えた額を基礎とした配当が行われていたが、1840 年前期になるとその基礎は、一定の配当率を維持することを理由に、当期純利益に将来にお

ける車両購入を目的に1838年前期以降積み立てられてきた減価償却準備金を調整したものへと変化する。そして1841年後期になると、資産が資本および負債を上回る額、すなわち処分可能利益を基礎に配当が行われるようになった。ただしL & B鉄道会社は、しばしば配当の基礎としての処分可能利益を減資によって確保していた（以上の点については、（図表3）および（図表4）を参照）。

さらに興味深い点は、L & B鉄道会社における配当源泉の変化の時期が、財務諸表様式の変化の時期にほぼ一致することである。つまり、1838年前期に複会計制度を再採用したときには、当期純利益に未処分利益を加えた額を基礎に配当を行っていたが、1840年前期に単会計制度を再採用したときには、減価償却準備金の調整を行った後の当期純利益を基礎に配当を行うようになり、さらに複会計制度を定着させた1841年後期には、減資を行って確保した処分可能利益を基礎に配当が行われたのである。そして（図表4）より明らかのように、配当が政府証券利息に相当するコンソル債の利息を常に上回っていたことから、鉄道を職業上必要とする株主とそれ以外の株主および潜在的投資家との間での利害対立の発生が予想できる。それゆえに、後者を優先させる形での配当を行っていたL & B鉄道会社は、それを前者に納得させるための会計報告を行う必要があったと考えられる。

4 資本不足および現金有高の明示

4.1 資本不足の明示と資本勘定の独立

L & B鉄道会社は、1837年前期において複会計制度をもとに会計報告を行っていたが、1837年後期になるとそれを単会計制度による会計報告へと変更した。しかし1838年前期には、再び複会計制度を採用し、1840年前期になると再度単会計制度へと移行した。その後最終的に複会計制度が定着するようになったのは、1841年前期のことである。以上の経緯より、L & B鉄道会社は、2度にわたり複会計制度を採用し直していることが分かる。ではなぜL & B鉄道会社は、2度にわたり複会計制度を採用し直すことになったのであろうか。

採用し直した理由を考えるにあたって、まず1837年前期における複会計制度による財務諸表と再度複会計制度へ戻った1838年前期の財務諸表とを比較して、一度目において複会計制度に戻った理由について考える。次ぎにこの1838年前期の財務諸表と、再度複会計制度へ戻った1841年後期の財務諸表とを比較することで、二度目において複会計制度に戻っ

た理由について考える。

まず、1837年前期の財務諸表と1838年前期の財務諸表とを比較する。ここで注意すべきことは、1837年前期の財務諸表では、資本勘定の資本項目に資本の未払込額が含まれているが、1838年前期の財務諸表では、資本勘定の資本項目に資本の未払込額が含まれていないことである。

資本の未払込額を資本項目に含めることは、当該期の会計報告における主目的が、順調に鉄道建設が進んでいることをアピールする点に置かれていたことを意味している。また、財務諸表があらかじめ行っていた建設費用見積どおりに鉄道建設費用を拠出していることを主張するものでなければならなかったことにも関係している。つまり当該期の資本勘定の残高は、将来の支出可能残高を示しており、それゆえ、技師が作成した添付書類に示されている将来の建設費用見積額と資本勘定における将来支出可能残高とが一致するかどうかの確認ができるようになっていた。以上のことから、資本の未払込額が資本勘定の資本項目に含められていたのだと言える。

それに対して、資本の未払込額が資本項目に含められていないことは、当該期における会計報告の主目的が、払込が完済していない株主に対する払込要求に加えて、事業を拡大するためにさらなる資本が必要であることをアピールする点に置かれていたことを意味している。また、財務諸表が現状の資本不足あるいは事業拡大に伴う資本の必要性を主張するものでなければならなかったことにも関係している。つまり、当該期におけるの資本勘定の残高は、実際に払い込まれた資本のうち、どの程度の額が手許に残っているのかを明示するものとなっていた。それゆえ、資本の未払込額は資本勘定の資本項目に含められなかった。

以上の議論から、最初に複会計制度へ戻った理由が、資本不足をアピールすることを目的とした資産への投資によって減少した払込資本（および社債）の残高を明示する点にあったと考えられる。実際、1837年前期の財務諸表における資本勘定の資本項目には、資本の未払込額が含まれていたにもかかわらず、1838年前期の財務諸表における資本勘定の資本項目は、未払込額が含められていなかった。さらに、これより後の期の資本勘定においては、資本の投資先である資産が払込資本（および社債）を上回っていることから、資本勘定の残高が資本不足を直接的に明示することになった。

4.2 現金有高の明示と一般貸借対照表の確立

次に、1838年前期の財務諸表と1841年後期の財務諸表とを比較することで、L & B 鉄道会社において複会計制度が定着した理由について考える。なおここで注意すべきは、1838年前期の財務諸表では、短期借入金が資本勘定の資本項目に含められていないが、1841年後期の財務諸表では、短期借入金を含む全ての借入金（未払費用を除く）が資本勘定の資本項目に含められている点である。つまり、1841年後期における資本勘定残高の振替先としての一般貸借対照表は、1838年前期における一般貸借対照表よりもさらに詳細に現金有高を立証するものとなっていたと言える。

このことは、前者の会計報告における主目的が、資本不足をアピールする点に置かれていたことを意味している。また財務諸表が現状における資本不足を主張するものでなければならなかったことにも関係している。つまり当該期の資本勘定残高は、固定資産に充てられるべき資本払込額のうちの程度の額が手許に残っていたのか、あるいは固定資産に充てられた資金のうちの程度が借入金によるものを示すものとなっていたのである。以上のことから、短期借入金が資本勘定の資本項目に含められなかったのだと言える。

それに対して、短期借入金が資本勘定の資本項目に含まれると同時に、一般貸借対照表の流動負債には短期借入金が含まれなかった後者の会計報告は、当時の鉄道会社の配当が現金支払であったことを考慮すれば、年々増大してきた配当額を決算の数日後に必ず支払うことを保証する目的を有していたと考えられる。つまり当該期の資本勘定残高が現金有高を立証する一方で、他方において、この残高を振り替える一般貸借対照表は、借方に流動資産・未収利息・現金を、貸方に資本勘定残高（資本超過分・現金）・未払費用のみを計上する報告書と位置づけることで、貸借対照表よりも現金有高が明細に表示されるようになっていったのである。

以上のことから、複会計制度が定着した理由は、配当額を上回る現金有高の存在をアピールするために、未収利息と未払費用を調整した現金額を明示することにあることが分かる。実際、1838年前期の財務諸表における資本勘定の資本項目には、短期借入金が含まれていなかったのに対し、1841年後期の財務諸表における資本勘定の資本項目には、全ての借入金が含まれていた。さらにこれより後の期の配当は、減資によって捻出された資金によるものであった。つまりL & B 鉄道会社は、株主、特に恒久的な配当を望む株主に対して、現金有高を立証する必要性があったのだと言える。

5 L & B 鉄道会社における財務諸表

5.1 複会計制度の採用（1837年前期の会計報告書）

本節では、L & B 鉄道会社の財務諸表の変遷を詳細にたどることで、当時の財政状態およびその財政状態のもとで行われた配当政策について考察していく。具体的には、L & B 鉄道会社の貸借対照表様式の変更を指標とした上で、1837年から1845年までの9年（当時の鉄道会社の会計期間は半年）を以下の5つの期間に区分して議論を行っていく。

1837年前期	複会計制度
1837年後期	単会計制度
1838年前期	複会計制度
1840年前期	単会計制度
1841年後期	複会計制度

まず本節では、1837年前期の財務諸表を検討することで、複会計制度がどのようなものなのかについて確認していく。

1837年前期におけるL & B 鉄道会社の会計報告書は、1837年6月30日に£1,000,000新規資本調達の認可を受けたことを理由に作成されたものである。報告書からは、£100株式を所有する既存株主に対する新規資本£25株式の割り当てを既存株主に承諾させるべく、取締役が鉄道建設経過見積の正確性（鉄道建設の順調性）と鉄道事業の将来性をアピールする様子を窺うことができる¹⁹。そして以下では、財務諸表を中心に報告書についての検討を実施する。

L & B 鉄道会社が路線の一部を開通させたのが1837年7月であったことから、1837年前期の財務諸表は、開通前の財政状態を表すものとなっている。財務諸表の種類は、収支一般勘定（収支計算書）、資本勘定、利益勘定（損益計算書）、現金勘定の4種類である。収支一般勘定は、会計期間における現金の収入と支出とを総括的に示したものである。資本勘定は、払い込まれた資本とその資本によって購入した資産との釣り合いを表したものである。利益勘定は、サービスの提供と受給との差額を表したものである。最後に現金勘定は、手許に残った現金の使途（どの銀行にどの程度預けたのか）を表したものとなっている。

資本勘定の残高£74,362 18s.8d.（現金を示す）と利益勘定の残高£4,434 8d.7s.（これも現金を示す）はともに現金勘定へ振り替られている。そして現金勘定の残高£78,797

7d.3s.は、収支一般勘定の残高£78,797 7d.3s.と等しい。本稿では、このように資本勘定の残高を別の報告書に振り替えること（ただし本稿では残高が現金のみであったとしても流動項目区分の起源として捉える）をもって、複会計制度を採用していると考えことにする。

1837年前期の経営成績は、受取利息£21,051 13s.4d.、支払利息£16,617 5s.9d.であり（開通前の鉄道建設に関する費用はすべて資産として計上されている）および純利益£4,434 8s.6d.が発生している。ただし開通前ということもあり、配当は宣言されていない。

他方において財政状態は、調達資金£3,170,717 2s.9d.（資本＋負債）が固定資産£3,096,355を上回る状態となっている。さらに1837年6月30日に新規資本£1,000,000が認可されている。

なおここで注意すべき点は、(図表5)より明らかなように、資本勘定の借方に資本、貸方に資産が、また現金勘定の借方に現金がそれぞれ計上されていることから、英国式貸借対照表の形式によって資本勘定および現金勘定が表示されていることである。

5.2 単会計制度の採用（1837年後期の会計報告書）

1837年後期の会計報告書において取締役は、乗客輸送だけでなく貨物輸送にも着手することを宣言した。報告書からは、着手する際に問題となる会社の資金不足を明示するとともに、既存株主に対して資本の未払込分を払い込むことをアピールしている様子が窺える²⁰。

1837年後期の財務諸表は、1837年7月開通以後最初に公表された財務諸表である。財務諸表は、収支一般勘定、資本勘定（認可された資本と実際に払い込まれた資本との釣り合いを示した計算書）、株式勘定（のちの資本勘定）、利益勘定の4種類から構成されている。会計報告初期ということもあり、報告書の名前は不確定であるが、ここでの株式勘定が固定資産と調達資金との釣り合いを示す（のちの）資本勘定に相当するものと考えられる。

利益勘定の残高£7,027 18s.が振り替られた後の株式勘定の現金£247,307 16s.4d.は収支一般勘定の残高に等しくなる。利益勘定の残高が株式勘定に振り替られていることから明らかなように、株式勘定の残高はどこへも振り替られていない。このことから、1837年後期の財務諸表は、単会計制度によって作成されていると考えられる。そして会社は株式勘定の借方、すなわち利益勘定残高、未払込額、社債未発行分、現金有高の合計、

をもって、将来的に鉄道建設に利用できる額を明示している。以上の手法によって取締役は、既存株主に対して、将来的に支出可能な額を基礎とした工事の見積りを行っていること、および今以上の株式の新規発行が1841年までできないことを理由に、資本を完済してほしいことをアピールしたのである。

さらに付け加えれば、1837年後期の経営成績は、運賃収入 £ 17,884 10s.3d. が計上されているものの、この運賃収入と受取利息 £ 23,999 4s.9d. との合計額が、支払利息 £ 35,670 2s.4d. と営業費用 £ 13,241 10s.8d. との合計額を下回っており、その結果、純損失 £ 7,027 が計上されている。なおこのような純損失の状況は、前期の純利益 £ 4,434 を加算したとしても変わらず、それゆえに配当は宣言されていない。

1837年後期の財政状態は、調達資金 £ 4,554,030 1s.11d. が固定資産 £ 4,299,696 を上回る状態となっている。ただし調達資金の額には、未払込額 £ 20,887 10s. および社債未発行分 £ 350,232 17s.3d. が含まれている。

さらに注意すべきは、ここでも株式勘定の借方に資本、貸方に資産が計上されていること、すなわち英国式貸借対照表の形式によって株式勘定が表示されている点である（詳細については（図表6）を参照）。

5.3 複会計制度の再採用（1838年前期の会計報告書）

L & B 鉄道会社は、1838年後期に初めて配当を宣言するが、これに先駆けて1838年前期から複会計制度を採用している。本節ではこの1838年前期の財務諸表について確認していく。

1838年前期の会計報告書では、取締役がさらなる資金不足を訴える様子を窺うことができる。L & B 鉄道会社は、借入によって株主による完済が進まない株式の未払込分を補い始めた。これに伴い、将来的に支出可能な額が算定・明示できなくなったことから、現金有高が明示されるようになった²¹。

1838年前期の財務諸表は、車両に関する準備金が初めて設定された期の財務諸表である。このため財務諸表は、収支一般勘定、資本勘定（認可された資本と実際に払い込まれた資本の釣り合いを示した計算書）、株式勘定（のちの資本勘定）、準備金勘定、利益勘定、現金残高によって構成されている。利益勘定の収益には減価償却費 £ 16,812 が賦課されており、この減価償却費と同額の減価償却準備金が準備金勘定の貸方に計上されている。

株式勘定の残高 £ 24,406 0s.9d. , 準備金勘定の残高 £ 5,500 および利益勘定の残高

£ 29,853 19s.3d. はすべて現金残高の貸方に振り替られていることから、1838年前期の財務諸表が複会計制度によって作成されていることが分かる。

経営成績は、収益に対する費用の割合は0.55（前期と比べて0.62減）であり、運賃収入の伸びから見て良好であると言える。ただし収益勘定における当期純利益 £ 29,853 10d. 3s. は、1837年7月開通以後の全運賃収入 £ 83,232から全費用 £ 53,377を差し引く形で計上されている。なお、全線が開通していないなどの理由から（1838年9月全線開通）、当期においても配当は宣言されていない。

1838年前期の財政状態は、調達資金 £ 4,548,505 11s.11d. が固定資産 £ 4,522,099を上回る状態であるが、工事費の大幅な増加により、前期に比して手許現金 £ 70,799 5s.4d. が激減している（£ 176,808減）。

注意すべきは、これまで英国式貸借対照表の形式によって示されていた株式勘定および残高勘定が非英国式貸借対照表に改められた点である。（図表7）より明らかなように、株式勘定の借方には資産、貸方には資本および負債が、残高勘定の貸方には資本勘定の残高および減価償却準備金が計上されていることから、当期より株主の立場に立脚した貸借対照表が作成されるようになった²²。

ではなぜ L & B 鉄道会社は、財政が逼迫したこの時期に単会計制度を複会計制度へ移行させたのであったのか。

固定資産への投資増大によって逼迫した財政状態は、複会計制度を採用したことによって、つまり調達した資金のうち固定資産に充てられた額とそうでない額とを区別して公表したことで、より一層明白なものとなっている。L & B 鉄道会社は、固定資産への支出が激増した1838年前期より複会計制度を採用した上で、残高勘定を独立させて公表している。資本勘定を独立させた結果、固定資産に対して現在支出可能な額がわずか £ 26,406であることが資本勘定に明確に示されることとなった。さらに1838年後期には、一層逼迫した状況、つまり資本勘定残高マイナス £ 40,696 11s.5d. を残高勘定の借方へ振り替えることで、本来調達資金によって建設されるべき固定資産が借入金によって建設されているという状況、言ってみれば資本不足の状況、が明白となっている。その後 L & B 鉄道会社は、こうした資本不足の状況が続く1839年後期まで複会計制度を採用し続けるのである。

さらに、1837年前期における複会計制度と1838年前期における複会計制度とが、資本勘定に資本項目に未払込額を含むか否かの点において異なっていた点については前述したと

おりである。仮に未払込額を含む形で資本勘定の資本項目を公表すれば、資本勘定残高は £ 26,406から £ 44,401へと増加する。以上のことから、どちらの資本勘定を公表する方が資本不足をアピールするのに望ましいかについては明らかであろう。

上記にかかる 1 つの証拠として、会計報告書をもう少し詳しく確認することにする。財政が逼迫した1837年において、株主に対して次のような追加出資の申し出がなされた。「£ 100の株式を所有する機能資本家に対して £ 25の株式を割り当てる²³」。しかし、株主はこのような申し出を不服であるとしている。

「（議長に対するLewin Monseley卿の質問）報告書によれば、追加資本が要求されているが、取締役は集めたもの（資金）をどのように処分するのか、あるいはどの程度必要としているのかを聞きたい」。「さらなる支出から発生する財産は、実際には拡大する利益を受け取るであろうときにのみ必要とされるのであるが、この点についても意見を聞きたい。もし問題が不適当かつ考えのないものであれば、取締役はこれについて答えることができないだろう。私の唯一の望みは、会社の経営問題について、隠し事はないのかということである²⁴」。

「（議長の回答）尊敬すべき株主によって議論の余地のある点が会議で知らされることは、間違いなく正しいことだ。ただしその点については、依然として不確実な点が残る。しかしながら £ 500,000の追加資本が必要であり、会社の資本を £ 5,000,000に増加させることを述べるのにためらいはない。この資金を調達するために、そのうち時がくれば、再度議会へ申請することが必要となるだろう。しかしながら、尊敬すべき株主は、この資金を調達するための方法について、新規株式の発行によるのかあるいは社債の発行によるのかといった質問を強いることはしないだろう²⁵」。

「（Moseley卿の意見）取締役の答えには、賛成できないし、（それは）会社の事業にとって有害であろう。答えてほしかったことは、会社の経営問題に関して何か隠し事はないのかということである²⁶」。

「（議長の回答）どんな些細なことでも隠すつもりはない。現在の困難（なこと）とし

ては、単に必要な追加資本の正確な額（の算定）である。できるだけ早期に計算するつもりであるが、おおよそ£500,000になるだろう。この資金の一部は、鉄道の駅を完成させるためのもので、緊急に必要である。よってさしあたり、この資金は会社の預金残高によって賄うつもりである。支出の主な増加は、駅の項目に関するものである。当初の見積りにおいて、£70,000であったものが£700,000となっており、この超過額は考慮すべきものである。この点については、取締役にも株主にも責任はない。なぜなら適当な見積りを行った経験がなかったからである」。

「（Monseleyの意見）会社に関心のない株主に対して、取締役は自身の意見を尊重するために、全ての情報を提供するなどの好意ある行為をとるべきであろう²⁷」。

さらに付け加えるならば、1837年後期の会計報告書において技師Stephensonは、「増大する支出が回避できないことを株主に認識させなければならない²⁸」と述べている。取締役も当初は「エンジン部門以外はすべて見積どおり²⁹」であると述べた上で、株主に対する追加出資に反対であったにもかかわらず、その後「旅行シーズンを終えた今、鉄道輸送は近辺の交通の便宜も考慮する必要がある。実際、（近辺の）輸送量は予想量を超えている³⁰」とした上で授權資本£1,000,000の追加を要求する立場に翻った³¹。この新規資本は、追加出資に対する義務感を有していた既存株主に対して割り当てられたものと考えられる。そしてこの追加的な新規資本払込み要求にあわせて、資本勘定が株主の疑問に答える形で公表されたといえるのである。

Edwards（1985）は、複会計制度における資本勘定の機能について次のように主張している。

「運河会社やこれに続く鉄道会社の経営者は、一般大衆より調達された資本がどのように投資されたのかを示す資本勘定を公表することで受託責任に対する配慮を行った³²」。

しかしながら、当時の資本勘定は、調達された資本の用途のみならず資本不足を明示するためにも利用されており、このことが資本勘定の採用、つまりが複会計制度採用の大きな理由となったことは前述したとおりである。つまり資本勘定の公表は、単に受託責任を遂行していることを証明する機能だけでなく、購入した資産に比して調達した資金が不足しているという事実を示すことで、既存株主から追加出資を促す機能も有していたのである。

5.4 単会計制度の再採用（1840年前期の会計報告書）

1838年からの逼迫した財政状態は、1839年6月に新規資本£1,000,000の認可を受けた後、徐々に回復し、1840年には調達資金が固定資産を上回るようになった。また当期より、当期純利益に準備金を調整した額を基礎とした配当が行われるようになった³³。そしてL & B鉄道会社の財務諸表は、こうした財政状態の回復と配当源泉の移行にあわせるように、複会計制度から単会計制度へと移行するのである。

1840年前期の財務諸表は、資本報告書、収支一般勘定、株式資本勘定（のちの資本勘定）、収益勘定、貸借対照表によって構成されている。資本諸表は、借方に認可を受けた資本額を、貸方に新規資本の調達を許可した個別法（の名称）を列挙したものである。

株式資本勘定の残高が振り替られない一方、他方において、収益勘定の残高は貸借対照表に振り替られている。この貸借対照表は、全ての固定項目および流動項目を公表したものであり、これまでの残高表とは異なり、従来の貸借対照表と同様の役割を果たすものである。

1840年前期の経営成績は、収益に対する費用の割合が前の期と比較して0.03増の0.61であることから、良好とはいえない。しかしながらL & B鉄道会社は、当期純利益£134,177 5s. 1d.を上回る£155,000の配当を宣言している。「当期純利益にこれまで積み立ててきた準備金を加味して配当を行う³⁴」。つまり1840年前期の配当は、当期純利益に減価償却準備金を加味した額を基礎に宣言されたのである。

そしてL & B鉄道会社は、配当源泉を当期純利益に前期の未処分利益を加えた額から、当期純利益に減価償却準備金を調整した額へと移行させると同時に、配当利益計算を行う計算書を収益勘定から貸借対照表へと移行させた。さらに当期より収益勘定は、前期の未処分利益を計上せずに当期純利益のみを計上するいわゆる損益計算書へと変化した。

ここで注意すべきは、貸借対照表が固定資産配列法に従って列挙されていること、そして当期より貸借対照表の形式が大陸式貸借対照表から英国式貸借対照表へと変更された理由についてである。また（図表7）より明らかなように、当該期の配当は貸方残高から行われている。

ではなぜ、L & B鉄道会社は、この時期に複会計制度から単会計制度へと移行したのであろうか。

最初に考えられる理由として、資本払込が増加したことにより、資本勘定貸方残高が

1839年後期の£148,763から1840年後期には£22,310にまで減少したことがあげられる。同時に短期借入金の資本もしくは長期借入金への変更も考えられる。資本が充実したことから、固定資産が調達資金を上回っていること、すなわち短期借入金で不足分を補っていること、を明示する必要がなくなったと予想されるのである。

また一方で配当源泉を当期純利益に前期の配当後収益勘定残高から当期純利益に準備金を調整した額へと移行させたことによって、配当計算を収益勘定から貸借対照表に移行しなければならなくなった。これに伴い、残高表を貸借対照表に改めた上で、配当が貸方からの配当を行えるような英国式貸借対照表を採用するようになったと考えられる。

5.5 複会計制度の定着（1841年後期の会計報告書）

1841年後期における、L & B 鉄道会社の財務諸表は、準備金取り崩しおよび自己株式売却による配当捻出にあわせるように、再び複会計制度へと移行する。本節では、準備金を取り崩された1841年後期の財務諸表を確認していく³⁵。

1841年後期の財務諸表は、収支一般勘定、株式資本勘定、収益勘定、貸借対照表（のちの一般貸借対照表）から構成されている。財務諸表を構成する計算書の種類は、単会計制度を採用していたとき（1840年前期から1841年前期）と同じであるが、株式資本勘定の残高£71,859 3d.および収益勘定の残高£227,824 11s.6d.6d.が、貸借対照表の借方に振り替られていることから、複会計制度を採用していることがわかる。

1841年の経営成績は、収益に対する費用の割合は0.48であり、かつこれは前期と比べて0.05減となっていることから、良好であったといえる。配当£227,967は、収益£435,534 18s.3d.から費用£207,710を差し引いた当期純利益£227,824 11s.6d.に前期の未処分利益£4,117 4s.を加えた額を超えない範囲で宣言されている。

1841年後期の財政状態も悪くはない。株式資本勘定の残高£71,859は前期に比べて£33,704減であり、現金£294,650も前期に比べて£11,588減となっているものの、その減少幅はさほど大きくない。（図表9）より明らかなように、L & B 鉄道会社は、1841年後期以降、払込資本と社債による借入額が固定資産を超えることはなく、資産負債比率も改善されていく³⁶。

ではL & B 鉄道会社が、1841年後期に単会計制度から複会計制度へと移行したのはなぜであろうか。

上記問題を考えるにあたっては、固定資産が資本市場からの調達資金を上回った1838年前期における単会計制度から複会計制度へ移行と、資本勘定上の資金に余裕があり、負債資産比率も改善し始めた1841後期における単会計制度から複会計制度への移行とは区別しなければならない。

1841年後期における L & B 鉄道会社の最重要事項は、1840年における政府証券利率上昇に見合った配当率の上昇であったと考えられる。政府証券利率の上昇に見合った配当率を維持するためには、当期純利益を超えた配当の実施が不可欠であった。このような背景により、L & B 鉄道会社は自己株式売却によって獲得した利益を加算した額を基礎として配当を行うことになったのである。ただし当期純利益を超えて配当を実施するためには、配当額の裏づけ、つまりは配当額を超える現金の明示が必至となった。すなわち配当を支払うことができるという証明の必要性である。鉄道を職業上必要とした上で、恒久的な配当を望む株主にこの事実を示すため、資本株式勘定残高と配当に充てることのできる現金（現金から未払費用を控除した額）とを区別して公表するようになった。

上に述べたことの証拠として、1841年後期の財務諸表をもう少し詳しく確認する。

単会計制度から複会計制度へ移行した1841年後期の財務諸表には、新 £ 32株式の売却によって得た利益を配当原資に充てる予定であることが記載されている。「もし株式の（追加）払込が完了したならば、その 5 % を株主に割り当てることを約束する³⁷」。実際、1842年前期の財務諸表には、当期純利益に新 £ 32株式の売却によって得た利益を加算した額を基礎として、配当を行うことが記載されている。

「商業恐慌によって収入は期待したほどには増加しなかった。報告書は、それを表している。ただし、収入は期待したほどには増加しなかったが、報告書 [の数字] はあなた [株主] が賛同する配当を提案するには十分でないが、依然として利益を発生させる別の源泉がある。つまり株主に割り当てられていない株式を売却することで実現する利益である。私はこの（配当）宣言に確証をもたせることができる。あなた方の取締役は、[あなたに] 実現不可能な期待をもたせることはしない³⁸」。

6 結 語

本稿では、複会計制度の起源として考えられる L & B 鉄道会社の会計報告制度が、複会計制度の採用および廃止の繰り返しであったことを確認した。L & B 鉄道会社は、L & N W 鉄道会社として再編されるまでの間に 2 度複会計制度に舞い戻るのである。

ただし最初の複会計制度と一度目に戻ったときの複会計制度とは、前者が未払込額を含むのに対して後者はそれを含まない点で違いがあり、このことから別の目的が存在したと考えることができる。未払込額を含む最初の複会計制度の資本勘定残高が鉄道建設の順調さを明示するものであったのに対して、未払込額を含まない複会計制度の資本勘定残高は、資本不足を明示するものであった。これより、一度目に複会計制度へ戻った理由は、既存株主からの払込を促進させるためであったと考えられる。

一方、一度目に複会計制度へ戻ったとき、複会計制度を定着させたときについても、前者は一般貸借対照表に短期借入金を含むのに対して後者はそれを含まない点で違いがあり、このことから別の目的が存在したと考えることができる。短期借入金を含まない複会計制度は、短期借入金を含む一般貸借対照表に比して、より一層現金有高を立証するものとなっていた。これより、減資によって当期純利益を超える配当の支払が可能であることの保証を与えたのである。当時の配当が現金で支払われたことを考慮すれば、現金を明示することの重要性は言うまでもないことである。

開通前から現在のような完全な形で財務諸表を公開していた L & B 鉄道会社は、剰配当を行うことができなかった。したがって、配当前に複会計制度を採用した理由は、剰配当を阻止するため、すなわち受託責任を証明するためという Edwards (1985) の主張よりも、むしろ固定資産の額が株主からの払込額を超えているという状況を株主に伝えることで、その後の資金調達を促進させることが目的であったと考える方が適当である。

さらに、その後単会計制度に移行した後、再び複会計制度が採用されかつそれが定着した理由としては、固定項目と流動項目との区別が単会計制度でも実施されていたことを考慮すれば、固定資産と流動資産を区別するために複会計制度が採用されたと考えるよりも、むしろ当期純利益を超えた配当を行うにあたって、株主に対して、配当に充てることのできる現金有高を証明するためであったと考える方が適当である。証拠として、短期借入金を一般貸借対照表に移動させてしまうと、固定資産が資本と社債の総額を超えてしまうことをあげることができる。なぜなら、固定資産の方が大きい場合には、配当額を上回る現

金有高が明示できず、結果として、減資による当期純利益を超えた配当支払を保証することにならないからである。

以上のことから、L & B 鉄道会社の会計報告制度は、資本不足を明示するために、あるいは 高配当を維持するために、減資によって捻出した配当の現金支払を保証するために、変化したものと言える。そしてこのような資本不足を明示することおよび高配当を実施することは、資金調達の促進を目的とするものであったと考えられる³⁹。

図表 1 L & B 鉄道会社の1841年後期の会計報告書

London and Birmingham Railway.

Seventeenth Half-Yearly General Meeting of the Court of Proprietors.

At a Meeting of the London and Birmingham Railway Company, held in pursuance of the Acts of Incorporation, at the Queen's Hotel, Birmingham, on the 11th February, 1842,

GEORGE CARR GLYN, Esq. in the Chair,

IT WAS RESOLVED,

First.—That the Common Seal of the Company be affixed to the Register of Proprietors. (The Seal was affixed accordingly in the presence of the meeting.)

Second.—That the Report of the Directors now read, be received and adopted, and that it be printed and circulated amongst the Proprietors, and that a Dividend of £4. 15s. on every £100. Share; £1. 3s. 9d. on every £25. Share; £1. 10s. 4½d. on every old £32. Share; and 15s. 4½d. on every new £32. Share, be declared on the net profits of the Company's revenue to the 31st Dec. 1841.*

Third.—That power be granted to the Directors to conclude an agreement for renting, for a term of seven years, the projected Branch Line from Leamington and Warwick to Coventry, when made, at the rate of 5 per cent. per annum on the estimated cost, not to exceed £130,000, and subject to an equal division of the excess of profit over and above such rent, between the two Companies.

Fourth.—That the following five Directors—viz. JAMES BROWNELL BOOTHBY, Esq., THOMAS COOKE, Esq., CHRISTOPHER HIND JONES, Esq., JOSEPH FREDERICK LEDSAM, Esq., and CHRISTOPHER SALTMARSH, Esq., who go out of office at the present Half Yearly Meeting, be severally re-elected.

The Chairman having quitted the Chair,

RESOLVED UNANIMOUSLY,

That the thanks of the Meeting be given to the Chairman and Directors for their valuable services.

REPORT.

11th FEBRUARY, 1842.

The operations of the last six months have been generally satisfactory, but so devoid of incidents requiring special notice, that the Directors have little of interest to report beyond the continued increase of the Company's receipts, and the decrease of their expenses.

The Accounts which are before the Proprietors exhibit the following results:—

The ordinary Traffic exceeds that of the corresponding Half-Year of 1840, by a sum of £23,982. 7s. 8d. and this increase extends over every head of receipt, but principally the conveyance of Merchandise and Cattle.

The net Rent of the Company's Estate, in Land and Houses, exceeds by £1,392. 10s. 1d., the rental of the corresponding Half-year;—the charge on the traffic, including Parish Rates, Taxes, and an allowance of £14,643. for depreciation of the Company's Carrying Stock, (but excluding interest on Loans) is £8,873. 16s. less than in the Half-Year ending 31st December, 1840, notwithstanding an extension of the general business of the Railway, and the running of additional Trains.

The balance of Interest paid by the Company, is also less by £6,886. 6s. 1d.

Thus the aggregate increase of revenue and decrease of expense, shew a total of £41,134. 19s. 10d. in favor of the Half-Year of 1841. The net profit of £227,824. 11s. 6d. added to the undivided residue of the balance of 30th June, £4,117. 4s. 0d. gives an amount of £231,941. 15s. 6d. applicable to the Dividend; and the Directors recommend that out of this sum a Dividend be now declared on the Company's registered Shares of

	£.	s.	d.
£4. 15s. 0d. per Share, on 25,000 £100. Shares	118,750	0	0
£1. 3s. 9d. " 25,000 £25. " " " "	29,637	10	0
£1. 10s. 4½d. " 41,250 £32. " " " "	47,500	0	0
15s. 4½d. " 41,598 new £32. " " " "	32,030	9	2
(on £30. of which Interest at the rate of £3. per cent. per annum has been charged)			
Which will amount to	£227,967	19	2

leaving a residue to the credit of the current half-year of £3,973. 16s. 4d.

The Directors, with the view of simplifying the Company's Capital Account, and avoiding repetition of the same entries in each Half-Yearly Statement, have classed the expenditure under three heads, distinguishing that portion of it which properly belongs to the making of the Railway and Stations, from the Carrying Stock of the Company, and again from the Estate of the Company, in Land and Buildings, yielding rent.

The amount added to the debit of the Capital Account in the Half-year, is £39,204. 8s. 9d., of which, £16,677. 14s. 5d. chargeable to the Estate account, will yield rent.

A detailed and careful examination of the Company's Stock of Locomotive Engines, Carriages, and Merchandise Waggon, which has been made since the last General Meeting, fully convinces the Directors that the half-yearly reserve of Five per Cent. for depreciation, is the lowest that the Company would be justified in making for the present, if their Carrying Stock is to be maintained in an efficient state, and represent in value the sum for which it stands charged in the capital account.

The charge of depreciation for the Half-year, ending 31st December last, viz. £14,463. added to £14,545. of the preceding Half-year, having been carried to the account of Carrying Stock, the present cost is £278,227. 15s. 4d. as stated in the Capital account.

A few statistical details intended to illustrate the progress of the Company's Traffic, will be found appended to the present Report. To this Statement the Directors cannot invite attention without congratulating the Proprietors on the important fact, that not a single passenger of the numbers who will be found to have travelled by the Railway in the last twelve months, has met with any accident, and that no casualty, attended with loss of life, has occurred to any passenger since the general opening.

The Directors have to report the opening of the Birmingham and Gloucester Railway to the Company's Birmingham Station on the 17th of August.

The Directors, in furtherance of their recommendation of support to the projected Branch Line from Leamington and Warwick to Coventry, have now to propose that power be granted to the Directors to conclude an Agreement for renting the Railway when made, at the rate of 5 per Cent. per Annum on the estimated cost, not to exceed £130,000, and subject to an equal division of the excess of profit over and above such Rent between the two Companies.

The following Directors go out of Office at the present Meeting, viz.—JAMES BROWNELL BOOTHBY, Esq.; THOMAS COOKE, Esq.; CHRISTOPHER HIND JONES, Esq.; JOSEPH FREDERICK LEDSAM, Esq.; CHRISTOPHER SALTMARSH, Esq.; and have offered themselves for re-election.

* The Dividend will be payable on the 17th Instant, to the Proprietors whose Shares were registered on the Books of the Company when closed, provided all Calls on such Shares are paid.

The proportion of the Dividend, which arises from the Profit on Sunday Travelling, is at the rate of 5s. 4½d. per £100. of Capital on old Shares; 1s. 3d. per £25. Share; 1s. 7½d. per £32. Share; and 9½d. per New £32. Share.

図表 2 L & B の収益に対する費用の割合

	収 益	費 用	費用 / 収益
1837年前期	21,051	16,617	0.79
1837年後期	41,883	48,911	1.17
1838年前期	66,478	36,622	0.55
1838年後期	234,231	117,773	0.50
1839年前期	277,798	165,685	0.60
1839年後期	346,072	200,517	0.58
1840年前期	345,582	210,805	0.61
1840年後期	405,964	219,275	0.54
1841年前期	382,452	201,171	0.53
1841年後期	435,534	207,710	0.48
1842年前期	393,196	186,165	0.47
1842年後期	426,679	187,167	0.44
1843年前期	389,658	165,734	0.43
1843年後期	436,861	176,233	0.40
1844年前期	409,401	167,723	0.41
1844年後期	456,447	182,543	0.40
1845年前期	449,247	189,282	0.42
1845年後期	452,881	192,916	0.43

quoted in Public Record Office RAIL1110/260.

図表 3 L & B における配当源泉の変化

	配当額	当期純利益	利益 (1)	利益 (2)	利益 (3)
1837年前期	0	4,434	4,434		
1837年後期	0	- 7,028	- 2,594		
1838年前期	0	29,856	27,262	35,356	27,262
1838年後期	109,375	116,458	116,458	133,270	116,458
1839年前期	109,375	112,113	119,196	142,925	119,196
1839年後期	145,000	145,555	155,376	197,982	155,376
1840年前期	155,000	134,177	144,553	176,783	144,553
1840年後期	155,000	186,689	176,242	243,839	176,242
1841年前期	198,406	181,281	202,523	253,071	202,523
1841年後期	227,981	227,824	231,941	227,824	231,941
1842年前期	242,431	207,031	210,991	207,031	242,259
1842年後期	242,445	239,512	239,340	239,512	248,816
1843年前期	242,732	223,924	230,295	223,924	241,853
1843年後期	242,744	260,628	259,749	260,628	259,749
1844年前期	242,748	241,678	258,683	241,678	258,683
1844年後期	242,748	273,904	289,839	273,904	289,839
1845年前期	242,751	259,965	307,056	259,965	307,056
1845年後期	270,253	318,153	382,458	318,153	382,458

利益 (1) ... 当期純利益 + 前期の未処分利益

利益 (2) ... 当期純利益 + 準備金

利益 (3) ... 処分可能利益 (未処分利益 + 特別利益)

配当の基礎となる額

ただし1841年前期の予定配当額は £ 198,407

ただし1841年後期の予定配当額は £ 227,967

quoted in Public Record Office RAIL1110/260.

図表4 L & Bにおける配当率の推移とコンソリ債における利子率の推移

	配当額 £ 100株式あたり	配当率 (%)	コンソリ債の 利子率 (%)
1837年前期	配当なし	-	3.3
1837年後期	配当なし	-	3.3
1838年前期	配当なし	-	3.75
1838年後期	£ 3.10s.	3.5	3.75
1839年前期	£ 3.10s.	3.5	4
1839年後期	£ 4	4	4
1840年前期	£ 4	4	4.5
1840年後期	£ 4	4	4.5
1841年前期	£ 4.5s.	4.25	5
1841年後期	£ 4.15s.	4.75	5
1842年前期	£ 5	5	5
1842年後期	£ 5	5	5
1843年前期	£ 5	5	5
1843年後期	£ 5	5	5
1844年前期	£ 5	5	5
1844年後期	£ 5	5	5
1845年前期	£ 5	5	5
1845年後期	£ 5	5	5

quoted in Public Record Office RAIL1110/260
and Morgan (1969) pp.275 - 279.

図表5 L & B における1837年前期の財務諸表

1 ポンド	20	シリング (s)
1 シリング	12	ペンス (d)

1837年前期

項 目	£	s.	d.
収支一般勘定			
収入			
株式払込額	2,085,448	5	11
株式に関する前受金	25,995	2	0
社債	1,045,717	2	9
違約金 (受取分)	1,505	0	0
土地売却受取地代	1,352	10	8
大蔵省証券受取利息	18,788	0	9
未払込額に関する受取利息	2,263	13	7
	3,181,069	15	8
支出			
法人各取得費用	72,868	18	10
土地と補償費	601,010	3	1
不動産譲渡証書作成費	6,328	3	4
工場関係費	2,269,329	1	8
エンジンと客車	29,747	4	4
技術工字費	61,171	11	0
法務費	5,360	2	2
広告費	2,820	5	8
管理費	8,691	2	6
事務費	16,801	6	5
その他旅費など	6,963	1	8
社債の支払利息	16,617	5	9
通信費	4,564	2	0
	3,102,272	8	5
差引	78,797	7	3

資本株式勘定

資本		発行価額		
£ 85 (£ 100のうち) の払込	2,500,000	2,125,000	0	0
£ 25の払込	625,000			
社債	1,375,000	1,045,717	2	9
		3,170,717	2	9
資産				
鉄道工事・駅工事	2,269,329	1	8	
違約金	- 1,505	0	0	
蒸気機関車と客車	29,747	4	4	
土地と補償費	601,010	3	1	
土地売却、支払地代	- 1,352	- 10	- 8	
雑費	185,568	13	7	
株式未払込額	13,556	12	1	
現金	74,362	18	8	
	3,170,717	2	9	

利益勘定

受取利息			
大蔵省証券受取利息	18,788	0	9
株式未払込額に関する受取利息	2,263	13	7
	21,051	14	4
支払利息	16,617	5	9
現金	4,434	8	7
	21,051	14	4

現金勘定

資本勘定残高	74,362	18	8
利益勘定残高	4,434	8	7
	78,797	7	3
ロンドン支店 (銀行)	41,535	4	4
バーミンガム支店 (銀行)	37,264	2	11
	78,797	7	3

quoted in Public Record Office RAIL 1110/260, 1837.

図表6 L & B における1837年後期の財務諸表

1 ポンド	20	シリング (s)
1 シリング	12	ペンス (d)

1837年後期

項 目	£	s.	d.
収支一般勘定			
収入			
株式払込額	2,354,112	10	0
抵当権付借入 (社債)	1,774,767	2	9
前受金	54,030	2	0
土地売却受取地代	1,436	2	11
違約金 (受取分)	2,591	0	0
失効株	315	15	11
大蔵証券受取利息	21,025	2	5
株式未払込額に関する受取利息	2,974	2	4
乗合馬車 (運賃)	17,884	10	3
	4,229,136	8	7
支出			
法人各取得費用	72,868	18	10
土地と補償費	612,084	1	5
不動産譲渡証書作成費	10,198	16	7
工場関係費	3,011,346	5	2
エンジン	19,866	17	11
客車	80,703	3	1
技師工学費	70,197	1	9
法務費	5,360	2	2
広告費	3,548	11	1
管理費	9,891	2	6
事務費	19,244	19	4
雑費その他	9,748	2	9
社債の支払利息	35,670	2	4
通信費 (収入印紙)	7,858	16	8
機関車, 貨車, 保安関係支出	13,241	10	8
現金残高	4,247,307	16	4
	4,229,136	8	7
資本勘定 (capital)			
予定額			
£100株式の払込額	2,500,000	0	0
£25株式の払込額	625,000	0	0
社債	1,375,000	0	0
	4,500,000	0	0
発行価格			
£100株式に関する£90払込	2,250,000	0	0
£25株式に関する£5払込	125,000	0	0
運賃の抵当権付き借入	1,000,000	0	0
社債	774,767	2	9
残高 (未払込)	350,232	17	3
	4,500,000	0	0
資本勘定 (stock)			
資本			
株式払込額	2,375,000	0	0
社債借入金	2,125,000	0	0
株主からの前受金	54,030	2	0
	4,554,030	2	0
資産			
土地と保障費	612,084	1	5
道路と駅に関する工場関係費	3,011,346	5	2
エンジンと炭水車	19,866	17	11
客車, 貨車, 軌道	80,703	3	1
雑費	208,916	11	8
その他受取額	- 4,342	- 18	- 10
利益勘定の残高	7,027	18	0
未払込の株式	20,887	10	0
未発行社債	350,232	17	3
現金	247,307	16	4
	4,554,030	2	0
利益勘定			
利益			
大蔵省証券受取利息・受取利息	23,999	4	9
受取運賃	17,884	10	3
残高	7,027	18	0
	48,911	13	0
支払利息	35,670	2	4
機関車, 客車, 保安費	13,241	10	8
	48,911	13	0

quoted in Public Record Office RAIL 1110/260 , 1837 .

図表 7 L & B における1838年前期の財務諸表

1ポンド	20	シリング (s)	
1シリング	12	ペンス (d)	
1838年前期			
項 目	£	s.	d.
収支一般勘定			
収入			
払込額	2,363,005	10	0
社債借入金	2,119,000	0	0
その他	66,500	2	0
土地・器具再売却	1,671	5	11
運約金(受取分)	2,320	0	0
売却株	315	15	11
大蔵証券受取利息	23,852	17	10
株式未払込に関する受取利息	3,298	0	10
人・家畜・小包運賃収入	83,233	15	2
	4,663,197	7	8
支出			
法人各取得費用	72,868	18	10
土地と建物の費用	622,507	3	9
不動産増築・修繕・作成費	10,755	12	8
道路と駅の工場関係費	3,465,065	18	8
エンジンと炭水車	46,091	8	10
客車・貨車・トラック	109,710	6	0
客車・貨車・トラックの在庫倉庫	3,000	0	0
馬車庫(馬車倉庫)	2,000	0	0
技術工字費	80,887	3	2
法廷費	7,804	7	7
管理費	4,457	10	1
事務費	11,091	2	6
その他(旅費含む)	23,050	16	8
通信費(収入印紙)	12,806	17	8
支払利息	9,770	4	2
機関車燃料(エンジンと炭水車の修繕費含む)	71,690	1	0
客車運賃関係費(修繕費含む)	15,533	10	3
現金残高	23,607	0	4
	70,499	5	4
	4,663,197	7	8
資本勘定 (capital)			
実払込額			
£100株式に関する£90払込	2,250,000	0	0
£25株式に関する£5払込	125,000	0	0
未払込金	- 11,994	- 10	0
準備という抵当権付きの社債借入金	1,000,000	0	0
準形借入金	1,119,000	0	0
残高	17,994	10	0
	4,500,000	0	0
予定払込額			
£100株式の払込額	2,500,000	0	0
£25株式の払込額	625,000	0	0
抵当権付き借入金	1,375,000	0	0
	4,500,000	0	0
資本勘定 (stock)			
資産			
土地と保障費	622,507	3	10
エンジンと炭水車	3,465,065	18	8
客車・貨車・トラック	46,091	8	10
客車・貨車・トラックの在庫倉庫	109,710	6	0
白炭・黒炭の在庫倉庫	3,000	0	0
馬車庫(馬車倉庫)	2,000	0	0
その他支出	233,492	13	5
その他収入	- 4,307	- 1	- 10
支払利息(建設利息)	71,690	1	0
株式未払込に関する受取利息	- 27,150	- 18	- 8
現金残高	26,406	0	9
	4,548,505	12	0
資本			
株式払込額	2,363,005	10	0
社債借入金	2,119,000	0	0
借入金	66,500	2	0
	4,548,505	12	0
準備金勘定			
現金残高	5,500	0	0
蒸気機関車の減価償却に関する利益勘定	3,500	0	0
客車車両の減価償却における利益勘定	2,000	0	0
	5,500	0	0
利益勘定			
1837年12月31日迄の費用	11,977	11	11
1838年4月8日迄の費用	6,548	19	4
1838年6月30日迄の費用	12,597	18	8
車両の減価償却における準備金	5,500	0	0
現金残高	29,853	19	3
	66,478	15	2
乗客、小包、家畜運賃収入(12月31日迄分)	17,884	10	3
乗客、小包、家畜運賃収入(4月8日迄分)	7,271	13	2
乗客、小包、家畜運賃収入(6月30日迄分)	58,077	11	9
中間道路乗合馬車使用料	- 16,755	0	0
	66,478	15	2
現金残高			
残高(一般勘定残高)	70,499	5	4
株式勘定 (stock)	26,406	0	0
準備金勘定	5,500	0	0
利益勘定	29,853	19	3
中間乗合馬車使用料未払金	8,739	5	4
	70,499	5	4

quoted in Public Record Office RAIL1110/260, 1838.

図表 8 L & B における1840年前期の財務諸表

1 シリング

20 シリング (s)

12 ペンス (d)

1840年前期

項

目

£

s.

d.

資本報告書

(1840年 6 月30日株式以下詳細)

£ 100株式25, 000枚

£ 25株式25, 000枚

£ 32株式31, 250枚

(社債以下詳細)

担当権付借入

3Wm. IV. Cap. 36,

5&6Wm. IV. Cap. 56,

1Victoria, cap. 64.

£ 100株式と £ 25株式に関して発行されていない株式の保証金

£ 32株式のうち払い込まれていない £ 16

1833May 6. BytheamountwhicheCompanyareempoweredtocreatebyActo3WilliamIV. Cap. 56

1835July 3. BytheamountwhicheCompanyareempoweredtocreatebyActo5&6WilliamIV. Cap. 56.

1837June 30. BytheamountwhicheCompanyareempoweredtocreatebyActo1Victoria, cap. 64.

1839June 14. BytheamountwhicheCompanyareempoweredtocreatebyActo1Victoria, cap. 39.

収支一般勘定

収入

1839年12月31日残高

現金受取額

支出

現金支払額

(現金勘定残高以下詳細)

郵便貯金

手許有高

株式勘定 (stockorcapitalaccount)

資産

土地と補償費

道路と駅の工場関係費

機関車部門 (エンジン、炭火車、工作機械、備品)

運送部門 (客車、軌道、馬匹運送車、貨車、クレランなど)

法人各取得費

賃金、労働賃金運送引当金、工場費、広告費、Direction、事務費、給料その他

株主并雇士における未収手形

1839年 9 月17日以前の支払利息 (建設利息)

お預費用

資本

£ 100株式払込

£ 25株式払込

£ 32株式払込

お預借入金

手形借入金

借借借入金

その他 (失効株売却)

残高

収益勘定

(軌道維持費)

9 月17日からスリップを含む 6 か月契約分の修繕費

(費用勘定以下詳細)

給料、炭金、公金、ワークス、石油、油類、炭石、その他副次的費用

エンジンと炭火車全ての修繕費

つかの年のスリップ運送エンジンに関する費用

コーストンとカムデン駅間を走る静止エンジンと機械に伴う費用

(保安勘定)

資金と衣服

(常務勘定)

給料、ガードマンと運搬人の服、ガス、石油、油類、在庫

助勘定

客車修繕費

(商品部門)

給料、食料、副次的費用

貨車修繕費

(倉庫部門)

支払総科者含む

(一般関係費以下詳細)

法人各取得費

広告料

管理費

事務費

その他 (借賃含む)

地方財政と租税

マイルレント税

(機関車と運送車関係減価償却費)

これまでの準備金57, 150ポンド実際原価の5%に等しい

支払利息

ライズバリー鉄道6ヶ月レント代

残高

1839年12月31日収益残高

(1840年 2 月7 日株式総会で宣言された配当額)

£ 100株式 : £ 4配当、 £ 25株式 : £ 1配当、 £ 32株式 : 12s. 9. 06d.

受取代

(運賃収入)

乗客

郵便

馬、小荷物、犬

小色

商品

家畜

貸借対照表

株式払込額

失効株

(借入金以下詳細)

支払を承入れた手形借入金

株主からの借入金

未払費用

未払利息

準備金

6 月30日収益勘定残高

未払込資本

土地と補償費、道路、駅の工場関係費

機関車エンジン、運送車両

運送費用

未収収益

現金

8, 469

5, 362, 277

336, 097

44, 668

19, 433

175, 950

5, 949, 897

8, 469

5, 362, 277

336, 097

44, 668

19, 433

175, 950

5, 949, 897

11

14

8

7

9

16

10

11

14

8

7

9

10

5

11

14

8

7

9

10

5

図表 9 L & B における1841年後期の財務諸表

1 ポンド
1 シリング
20 シリング (s)
12 ペンス (d)

1841年後期	項 目	£	s.	d.
収支一般勘定				
収入				
1841年 6月30日残高		306,239	10	2
現金受取額以下詳細				
(資本勘定残高)		5,500	6	3
(準備金勘定残高)		435,587	3	3
		747,326	19	8
支出				
(現金支払額以下詳細)				
資本勘定の土地、工場		35,198	19	2
運搬車輛、機関車		708	10	0
運搬車輛、客車車輛		15,807	5	2
土地、建物の財産		16,677	14	5
収益勘定(配当額含む)		384,275	7	2
郵便貯金		2,000	0	0
貸付金		135,000	0	0
大蔵証券		105,038	3	3
現金手許有高		51,621	0	6
		747,326	19	8
株式勘定 (Statement of the stock or capital account)				
資産				
土地と補償費、道路と駅の工場関係費、6月30日申請の全ての付随費用		5,452,149	9	1
6月30日から12月31日迄の半年間に予想される費用				
土地と不動産譲渡証明書、工場費、新しいsliding、駅舎		35,198	19	2
(運送車輛以下詳細)				
1841年 6月30日までの蒸気機関車の総原価		164,486	5	10
1841年 6月30日までの客車、貨車の総原価		198,203	14	4
半年ごとの償却のための引当金				
1838年 6月30日		- 5,500	0	0
1838年 12月31日		- 11,312	0	0
1839年 6月30日		- 14,000	0	0
1839年 12月31日		- 11,794	0	0
1840年 6月30日		- 14,544	0	0
1840年 12月31日		- 14,640	0	0
1841年 6月30日		- 14,545	0	0
1841年 12月31日		- 14,643	0	0
機関車についての予想される費用		708	10	0
運搬車輛のうち新しい客車と貨車の増加した数		15,807	5	2
(会社の財産以下詳細)				
地代を発生させる土地、建物。6月30日に提示された見替価格		50,000	0	0
馬、建設中の小屋について6月30日から12月31日までに予想される支払		16,677	14	5
残高		71,859	0	3
		5,904,112	18	3
資本				
£ 100株式払込		2,249,937	10	9
£ 25株式払込		126,235	0	0
(旧) £ 32株式払込		991,764	14	6
(新) £ 32株式払込		81,766	9	9
社債借入金		2,125,000	0	0
手形借入金		182,844	6	4
7月1日から12月31日に返済された額		- 29,190	0	0
払込予定の株主の未払金		166,193	11	4
準備された新£ 32株式に関して実現したプレミアム		9,561	5	7
		5,904,112	18	3
収益勘定				
軌道維持費		24,300	4	6
機関車燃料		44,329	4	4
(保安費以下詳細)				
賃金		5,339	9	9
制服		498	4	8
運送部、旗、ランプ、石油		361	14	3
輸送部		15,641	19	0
客車修繕費		10,883	2	6
(倉庫勘定以下詳細)				
給料、倉庫、付随費用、馬、貸借代、商品置場のガス代、				
倉庫、事故における保証、損失		1,850	15	4
倉庫修繕費		2,274	15	1
倉庫勘定(給料、賃金、支払)		1,041	0	11
(一般関係費以下詳細)				
法人費		152	19	3
広告料		104	2	6
管理費		1,200	0	0
事務費、書記、及び監督の給料、及び各部門の支払		3,899	9	8
その他(旅費含む)		1,065	3	11
協会の区別		7,598	3	0
乗客運賃あたりに4ポンド12シリング9ペンス		14,143	17	0
機関車、運送車輛減価償却費		14,643	0	0
1842年 1月15日までの6ヶ月の支払利息		57,133	1	2
アイリスバリー鉄道6ヶ月レント代		1,250	0	0
残高		227,824	11	6
		435,534	18	4
運賃				
郵便		299,506	1	11
馬、手荷物、犬		7,314	19	2
小包(払い戻された額を除く)		18,359	14	0
商品		27,704	7	10
家畜		69,102	9	10
		7,035	10	6
預金の受取利息、大蔵証券の受取利息、株式未払込に関する受取利		4,195	14	8
土地と建物に関する受取地代、家賃の見積り		2,316	0	5
		435,534	18	4
貸借対照表				
資本勘定残高		71,859	0	3
未払利息(上記の6ヶ月借入に伴う未払利息を含む)		69,477	0	1
(処分可能残高)				
1841年 6月30日の、配当支払後の収益残高		4,117	4	0
1841年 12月31日の収益残高		227,824	11	6
		373,277	15	10
資産勘定と、手許にある在庫				
未収収益		52,394	2	8
現金		26,224	9	5
		294,659	3	9
		373,277	15	10

quoted in Public Record Office RAIL 1110/260, 1841.

参考文献

- Buchinsky, M. and Polak, B. (1993) “ The Emergence of National Capital Market in England, 1710 - 1880, ” *The Journal of Economic History*, Vol.53, No.1, pp. 1 - 20.
- Dicksee, L. R. (1907) *Advanced Accounting*, 3rd ed., London (1st ed., London, 1903) .
- (1910) *Auditing*, 8th ed., London (1st ed., London, 1892) .
- (1926) *Depreciation, Reserves, and Reserve Funds*, 5th ed., London(1st ed., 1903).
- Dubois, A. B. (1938) *The English Business Company after the a Bubble Act, 1720 - 1800*, New York and London (reprinted ed., New York, 1971) .
- Edwards, J. R. (ed.) (1980) *British Company Legislation and Company Accounts 1844 - 1976*, New York.
- (1985) “ The Origins and Evolution of the Double Account System : An Example of Accounting Innovation, ” *Abacus*, Vol.21, No.1, pp.19 - 43.
- (ed.) (1986a) *Legal Regulation of British Company Accounts : 1830 - 1900 , Vol. ,* New York and London.
- (1986b) “ Depreciation and Fixed Asset Valuation in British Railway Company Accounts to 1911, ” *Accounting and Business Research*, Vol.16, No.63, pp.251 - 263.
- Gourvish, T. R. (1980) *Railway and the British Economy 1830 - 1914*, London.
- Lardner, D. (1850) *Railway Economy*, London (reprinted ed., New York, 1968) .
- Michie, R. C. (1999) *The London Sock Exchange*, London.
- Morgan, B. R. and Thomas, W. A. (1969) *The Stock Exchange*, 2nd ed., London (1st ed., London 1962) .
- Reed, M. C. (1956) “ Railways and the Growth of the Capital Market, ” in M.C. Reed(ed.), *Railways in the Victorian Economy*, London, pp.162 - 183.
- (1975) *Investment in Railways in Britain, 1820 - 1844*, London.
- Wang, C. C. (1918) *Legislative Regulation of Railway Finance in England*, New York.
- 稲富信博 (2000) 『イギリス資本市場の形成と機構』九州大学出版会。
- 佐々木重人 (1988) 「 ロンドン・ノースウェスタン鉄道会社の固定資産取替準備資金積立額の会計認識上の変換 - 1846年から1913年まで - 」 会計史学会年報, 第7号, 15 - 28頁。
- (1998) 「 19世紀イギリスの鉄道会社会計実務 - ロンドン・パーミンガム鉄道会社の固定資産会計実務と配当支払政策との葛藤1833年～1846年 - 」 会計史学会年報, 第17号, 1 - 11頁。
- (1999) 「 グランド・ジャンクション鉄道会社の固定資産会計実務の一考察 - 減価償却実務確立過程における資産再評価の役割1833～1846年 - 」 産業経理, 第59巻第1号, 57 - 66頁。
- (2001) 「 19世紀イギリスの鉄道会社における固定資産概念及び利益概念の生成過程(1) 」 会計, 第160巻第3号, 418 - 427頁。
- (2001) 「 19世紀イギリスの鉄道会社における固定資産概念及び利益概念の生成過程(2完) 」 会計, 第160巻第4号, 101 - 113頁。
- 中村萬次 (1960) 『減価償却政策』中央経済社。
- (1991) 『英米鉄道会計史研究』同文館。
- (1994) 『米国会計史研究』同文館。
- (1997) 『恐慌と会計』晃洋書房。

村田直樹（1995）『近代イギリス会計史研究』晃洋書房。
——（2001）『鉄道会計発達史論』中央経済評論社。
湯沢 威（1988）『イギリス鉄道経営史』日本経済評論社。
善積康夫（1998）「会計ディスクロージャーと経営者の選択行動」産業経理，第58巻第2号，51 - 60頁。

注

- 1) Dicksee (1907) p.132.
- 2) Edwards (1986a) Introduction.
- 3) 3 Will. 4, c.36, s.148 (quoted in Edwards (1986a) pp. 4 - 5) .
- 4) Edwards (1985) pp.28 - 29.
- 5) Edwards (1985) p.29.
- 6) Edwards (1985) pp.41 - 42.
- 7) 他に複会計制度の生成，普及に関する研究として，村田（1995）があげられる。
なお村田（1995）は，資本勘定に損益計算書やその他の報告書が加わったものを複会計制度と定義した上で，次のような主張を展開している。
「運河会社では，運河の建設が完了した場合，当該会社は輸送営業を行わず，通路を提供し通行料をとるという形態であった。この流れを受け，London and Birmingham鉄道でも財務部門と営業部門ははっきりと分割され，それが資本勘定と収益勘定という形で投影されていたのである」（村田（1995）136頁）。さらに，複会計制度の必要性についても次のように述べている。「機能資本家を擁護するために，資本と利益の区別の重要性を認識させ，資本取引と収益取引を厳密に区分する会計システムが必要となった」（村田（1995）139頁）。
- 8) Edwards (1985) p.30.
- 9) 湯沢（1988）76 - 79頁。
- 10) 湯沢（1988）76頁。
- 11) 湯沢（1988）76 - 79頁。
- 12) 湯沢（1988）79頁。
- 13) Public Record Office RAIL 1110/260.
- 14) Edwards (1986b) p.251.
- 15) Public Record Office RAIL 1110/260.
- 16) その他にも社債発行や借入金などから資金を調達している。
- 17) Lardner (1850) p.116.
- 18) Wang (1918) p.156 ; Lardner (1985) p.118.
- 19) 会計報告書からは，1837年8月18日に開かれた株主総会において，Director（取締役）がProprietor（株主）に対してL&B鉄道会社の現状を説明する様子が窺える。以下は1837年前期の会計報告書の概要である。
 - ・ L & B 鉄道会社の株主総会が，個別法の規定に基づき，1837年8月18日，Dees Royal Hotelにおいて開催されたこと。
 - ・ 鉄道事業の将来性について。取締役は，株主に対して，L & B 鉄道会社の工事が順調であることを延べ，さらに開通1ヶ月経過後の運送量を明らかにすることで，鉄道事業が市民の輸送手段として十分に機能していることを主張している。
 - ・ 工事の進行状況について。取締役は，技師から昼間の輸送業務に関する工事が，残り1ヶ月ほど

で完成する旨の確認を得ている。

- ・株主への情報提供について。事業の将来は、L & B 鉄道の全工事の完了にかかっていることから、有力株主に対する詳細な情報の伝達が不可欠であるとしている。株主が技師による見積りを要求していることから、取締役は、訂正した見積りを技師に提出させることを約束している。
 - ・これまでの資金調達について。取締役は、L & B 鉄道会社の全工事を現状の資本で行うつもりであったこと、あるいは仮にさらなる支出が必要な場合であっても、確実に収益が獲得できるようになってから、つまり株主がさらなる支出に応じる状況になってから、追加出資を要求するつもりであったことを主張している。
 - ・当期の収入見積り。開通したことにより、収益の見積りが確実にできるようになった。
 - ・資金調達の必要性。確実な収益が見込めるようになったことおよびライバル会社の出現を理由に、取締役は政府によって£1,000,000の追加出資が認可されたこと、およびそのうち£625,000については、先日の臨時株主総会で決定されたように、£100株式を所有する株主に対して£25ずつを割り当てるつもりであることを宣言した。同時に払込の時期に関係なく、新規の£25株式に対して、£100株式と同率の配当の実施が約束されている。この新規払込が完済することで、財務諸表における資本勘定から算出される余剰資金は£1,329,282となり、その金額は、（添付された報告書に示された）今後の支出見積り£1,313,698にほぼ等しくなる。
 - ・財務諸表（一般収支計算書、資本勘定、利益勘定、現金勘定）。
 - ・鉄道を完成させるために必要な資金の見積りと、鉄道完成時期の見積り（Public Record Office RAIL 1110/260, 1837）。
- 20) この会計報告書からも、1838年2月21日に開かれた株主総会において、取締役が株主に対してL & B 鉄道会社の現状を説明する様子が窺える。以下は1837年後期の会計報告書の概要である。
- ・L & B 鉄道会社の株主総会が、個別法の規定に基づき、1838年2月21日、Dees Royal Hotelにおいて開催されたこと。およびその際における取締役のリスト。
 - ・鉄道工事の経過について。Denbigh HallとRugby間の35マイルを除く全ての工事は、1月までに完了予定である。
 - ・資金の必要性について。費用の増加は不可避的である。なお、乗客輸送部門の支出については、当初の見積りどおりであるが、新たに開拓する貨物輸送部門の支出については、支出の増大が必至である。
 - ・鉄道の貢献について。LondonとBirmingham間における乗客の旅行について、112マイル分の価格引き下げと、1/3の時間短縮に成功した。工事の進行状況について。L & B 鉄道会社は、出発および到着時間の正確性を追求したが、これはどの鉄道会社においても成し遂げられていない。
 - ・事業の将来について。将来的に、貨物輸送への進出が必至である。なお、郵便配達への参入に関しては、目下通信大臣と交渉中である。
 - ・鉄道のリースについて。Aylesbury and Tring鉄道会社を年間£2,500でリースする。
 - ・Weedon駅の建設について。Banbury町の住人から、Weedonに線路を引き、駅を建築する承諾を受けた。
 - ・会社の現金有高は£247,307であり、将来支出可能額は£625,456（現金有高含む）である。
 - ・L & B 鉄道会社事務所の移転について。
 - ・取締役の辞職について。
 - ・財務諸表（一般収支勘定、資本勘定、株式勘定、利益勘定）。株式の新規発行が1841年まで実施できないことから、早急に残額を払い込んでほしいとの旨が財務諸表の末尾に記載されている。
 - ・技師Stephensonが作成した現場ごとの工事経過調査書。調査書の最終ページには工事終了予定表

が添付されている。(Public Record Office RAIL 1110/260, 1837)。

21) 会計報告書からは、1838年8月21日に開かれた株主総会において、取締役が株主に対してL & B 鉄道会社の現状を説明する様子が窺える。以下は1838年前期会計報告書の概要である。

- ・ L & B 鉄道会社の株主総会が、個別法の規定に基づき、1838年8月21日、London Easton駅にある事務所において開催されたこと。
- ・ 予約サービスの開始。予約サービスを開始した当初は、困難な問題が発生すると予想されていた。しかしながらその一方で、このサービスは市民の欲求を満たすものであり、かつ十分期待にこたえる収入が獲得できるものであった。
- ・ LondonとTring間のみが開通していた時期(1/1 ~ 4/8)における収入と支出。
- ・ Denbigh HallとRugby路線開通後(4/9 ~ 6/30)における収入と支出。
- ・ 機関車関係の支出の増大について。
- ・ 警備運搬関係の支出の増大について。
- ・ Hotel and Dormitoryについて。
- ・ L & B 鉄道会社と他会社との連絡について。
- ・ 6月30日までの現金残高について。
- ・ 同期間の利益残高について。
- ・ 資本追加要請の可能性について。貨物部門への支出が当初の見積りを上回るものであることに加えて、乗客部門へ便宜を図るための支出を考慮すると、資本追加を要請する可能性がある。
- ・ Wolverton, Blisworth, and Kilsby路線の復旧について。
- ・ 財務諸表(一般収支計算書、資本勘定、株式勘定、準備金勘定、利益勘定、現金残高勘定)。
- ・ 4/8 ~ 8/11までの乗客輸送と小包運搬に関する運賃収入(Public Record Office RAIL 1110/260, 1838)。

22) 一方、L & B 鉄道全線が開通した直後(1838年9月)の財務諸表および1838年後期の財務諸表では、収益勘定の残高からの配当が初めて宣言された。

1838年後期の財務諸表は、前期と同じく、収支一般勘定、資本勘定、収益勘定、準備金勘定、残高勘定から構成されている。資本勘定の残高£40,696 11s.5d.、収益勘定の残高£116,458 18s.4d.、準備金勘定の残高£16,812はすべて、残高勘定の貸方に振り替られ、複会計制度を採用している。

1838年後期の経営成績は、収益に対する費用の割合が0.50と前期に比して0.05減となっていることから、良好であったと言える。収益勘定には、運賃収入、受取利息、前期の収益勘定残高の合計£234,231 2s.から費用と減価償却費の合計£117,773を差し引いた純利益£116,458 18s.3d.が計上されている。この純利益を基礎にした配当£109,375は、収益勘定の貸方から宣言されている。

しかしこうした良好な経営成績の一方で、1838年後期の財政状態は、固定資産への投資の増大の結果、固定資産の額が資本市場からの資金調達額を上回ったことから、非常に逼迫した状況であることが窺える。先に述べたように、留保利益のみによる路線建設は不可能であった。現金£902についても、前期に比べて激減している(£22,705減)。配当が現金によって支払われるという当時の状況を考慮すれば、配当支払を実施するためには、次期の運賃収入を待たなければならなかったと予想される(Public Record Office RAIL 1110/260, 1838)。

23) Public Record Office RAIL 1110/260, 1837.

24) Public Record Office RAIL 1110/260, 1837.

25) Public Record Office RAIL 1110/260, 1837.

26) Public Record Office RAIL 1110/260, 1837.

27) Public Record Office RAIL 1110/260, 1837.

28) Public Record Office RAIL 1110/260, 1837.

29) Public Record Office RAIL 1110/260, 1837.

30) Public Record Office RAIL 1110/260, 1837.

31) Public Record Office RAIL 1110/260, 1838.

32) Edwards (1985) p.22.

33) 会計報告書からは、1840年8月7日に開かれた株主総会において、取締役が株主に対してL & B 鉄道会社の現状を説明する様子が窺える。以下は1838年前期会計報告書の概要である。

- ・ L & B 鉄道会社の株主総会が、個別法の規定に基づき、1840年8月7日、Easton Hotelにおいて開催され、£100株式あたり£4の配当を実施することが宣言された。
- ・ Statement Aについて。会社法に基づく資本調達を行った。£32株式1株あたり£8の払込がなされたことで、配当に充てられるべき資本が£250,000増加した。なお残りの£8の払い込みについては、1841年初頭に実施される予定である。
- ・ Statement Cについて。資本的支出の大部分は、駅の改良、支線の建設、輸送量増大に伴うエンジン・貨車・馬匹運送車およびトラックの追加に関する支出（資本的支出）である。6月30日現在の総支出は£5,698,375であり、ここから執行株£3,633、準備金£57,150および議会から認可を受けた資本£5,500,000を超過する分を差引いた額は、前回の株主総会において目的に応じて使う権限が取締役に与えられている£250,000よりも小さい£137,592もしくは£112,408となる。
- ・ Statement Dについて。収益勘定について。貸方の収益は、前期に比べて£20減、前年に比べて£72,953増となっている。ここで注意すべきは、この6ヶ月で乗客収入の減少が普遍的なのは、収益を分割したためであり、乗客収入は17.5%の改善、商品部門は£5,201の増加であり、1839年と比べて£28,037増加している。借方の費用に関しては、軌道の修繕維持費が£9,573減少している一方で、税金が2.5%増加していることがあげられる。また準備金の意義は、車両を有効にそして一定の基盤で維持することである。準備金の額は£57,150であることから、取締役は、宣言されるべき配当として£21,000を充てることを勧告した。従って、配当を行っても依然として£36,150の準備金が残る。
- ・ 運賃の改訂について。LondonとBirmingham間の運賃を14s.とする。
- ・ 財務諸表（資本諸表、一般収支計算書、資本株式勘定、乗客輸送マイレージの比較（1839年と1840年）、収益勘定、貸借対照表）
- ・ 配当は8月14日に即座に支払うことができる。ただし払込が完済していることを条件とする。（Public Record Office RAIL 1110/260, 1840）。

34) Public Record Office RAIL 1110/260, 1840.

35) 会計報告書からは、1842年2月11日に開かれた株主総会において、取締役が株主に対してL & B 鉄道会社の現状を説明する様子が窺える。以下は1838年前期会計報告書の概要である。

- ・ L & B 鉄道会社の株主総会が、個別法の規定に基づいて、1842年2月11日、Queens Hotelにおいて開催され、£100株式あたり£4 15s.の配当を実施することが宣言された。
- ・ 収益増加と費用減少について。正規の輸送による収益が1840年におけるそれを£23,982上回ったため、全ての収入項目において増加となった。会社の支払地代および支払家賃は、前々期に比して£1,392 10s. 1d. 増加した。鉄道事業が拡張されているにもかかわらず、このような運送関係の支出は、前期よりも£8,873 16s. 減少した。支払利息は£6,886 6s. 1d. 減少した。収入の増加と費用の減少によって当期純利益は、前期と比べて41,134 19s. 10d. 増加した。したがって当期純利益£227,824 11s. 6d. に前期未処分利益£4,117 4s. を加えた£231,941 15s. 6d. が配当可能

である。取締役は、£100株式に£4 15s. (計£118,750)、£25株式に£1 3s.9d. (計£29,687 10s.)、£32株式に£1 10s.4,8s. (計£47,500)、£32株式に15s.4.8d. (計£32,030)の配当を行うことを宣言した。今期に限定した資本勘定の借方残高は£39,204 8s.9d.であり、これは将来の財産への支出£16,677 14s.5d.を含んでいる。車両に関しては5%の減価償却を見積もるが、これは車両を有効に維持するために必要な最低限の積み立て額である。当期の減価償却£14,463を加えたこれまでの減価償却積み立て額、£278,227 15s.4d.は資本勘定に記入されている。配当は2月17日に即座に支払うことができる。ただし払込が完済していることを条件とする。

- ・財務諸表（一般収支計算書、資本勘定、株式未払込額、収益勘定、貸借対照表、収益勘定の詳細、乗客輸送のマイレージ比較（1839年、1840年、1841年）、収入の比較（1839年、1841年））。

（Public Record Office RAIL 1110/260, 1841）。

36) 自己株式の売却による配当捻出を開始した1842年前期の財務諸表はどのようなものであったのか。

1842年前期の財務諸表は、収支一般勘定、株式資本勘定、損益勘定（特別利益勘定に該当する）、収益勘定、貸借対照表（のちの一般貸借対照表）から構成されている。損益勘定には、自己株式売却によって獲得された利益が計上される。そして、株式資本勘定の残高£35,258 13s.4d.、損益勘定の残高£31,268 12s. 11d.および収益勘定の残高£207,031 7s.6d.は、貸借対照表の借方に振り替られていることから、複会計制度が採用していることがわかる。

1842年前期の経営成績は、収益に対する費用の割合は2.11であり、これは前の期と比べて0.01増となっていることから、良好であったといえる。しかし配当£242,431は、収益£393,196から費用£186,165を差し引いた当期純利益£207,031に前の期の未処分利益£3,960および自己株式売却によって獲得した利益£31,268を加算した額を基礎に宣言されている。経営成績は良好であったが、当期純利益の上昇率が増大した資本に対する必要配当額の増加率に見合ったものではなかったことから、自己株式売却によって獲得した利益を加算した額を基礎とした配当が行われた。

1842年前期の財政状態は、株式資本勘定残高£35,258 13s.4d.となっており、これは前の期に比べて£37,601減少している。また、現金£258,924 12s.は、前期に比べて£35,735減少している。

注意すべきは、1841年後期の配当£227,967が、貸借対照表の現金£294,659から未払費用£69,477を差し引いた額£225,182にほぼ等しい点である。1842年前期の配当£242,431は、貸借対照表の現金£258,924 12s.および前払費用£24,566から未払費用£69,963を差し引いた額£213,527とは若干異なる。しかしながら翌期（1842年後期）の配当£242,455は、貸借対照表の現金£307,707から未払費用£58,983を差し引いた額£248,421に、そのまた翌期（1843年前期）にもまた配当£242,732が現金£307,404から未払費用£54,155を差し引いた額£258,259にそれぞれ等しくなる。配当が現金で支払われた状況を考えるならば、当期純利益を超える配当を行う際には、現金有高の保証が不可欠であったと予想される（Public Record Office RAIL 1110/260, 1841）。

37) Public Record Office RAIL 1110/260, 1841.

38) Public Record Office RAIL 1110/260, 1842.

39) LONDON DAILY RAILWAY SHARE LIST, Public Record Office RAIL/C109/124.

高 松 大 学 紀 要

第 38 号

平成14年 9 月25日 印刷

平成14年 9 月28日 発行

編集発行

高 松 大 学
高 松 短 期 大 学

〒761-0194 高松市春日町960番地

TEL (087) 841 - 3255

FAX (087) 841 - 3064

印 刷

株式会社 美巧社

高松市多賀町 1 - 8 - 10

TEL (087) 833 - 5811