

London, Brighton and South Coast鉄道会社における suspense勘定および一般貸借対照表の採用

澤 登 千 恵

The Introducing of the Suspense Account and the General Balance Sheet in London, Brighton and South Coast Railway

Chie Sawanobori

要約

本稿の目的は、London, Brighton and South Coast鉄道会社（以下LB&SCRと略称）がどのような問題に直面し、これを解決する際どのように会計実務を変化させたのかを観察した上で、LB&SCRが一般貸借対照表（general balance sheet）を採用した背景と、これを採用し続けることに影響を与えたと考えられるsuspense勘定（suspense account）の採用について考察を加えることである。粉飾発覚で失墜した株主の信用を回復させなければならなかったということ、また開業後ほとんどの期間、資金不足の状況にあったということが、LB&SCRの会計実務に影響を与えたと考えられる。

It is the purpose of this paper to explain what problems LB&SCR has faced and how LB&SCR has changed the account system to solve them. The cooked accounts being detected, LB&SCR lost the confidence. Moreover LB&SCR has been always a lack of funds. In order to recover the confidence and raise capital, LB&SCR had to changed the account system. For example, LB&SCR introduced the general balance sheet and the suspense account.

Key words : general balance sheet（一般貸借対照表）, suspense account（suspense勘定）

1. はじめに

LB&SCRは、1847年恐慌勃発後の粉飾発覚で失墜した株主の信用を回復させるために、後に1868年鉄道規制法の中で採用が義務付けられる会計報告書様式のモデルとなったLondon and North Western鉄道会社（以下LNWRと略称）の会計実務を参考にして、会計報告書の精緻化を行った鉄道会社のうちの1つである¹。LB&SCRは、1848年6月期、英国鉄道会計の大きな特徴といわれている一般貸借対照表を採用した。多くの鉄道会社が、

¹ 19世紀英国鉄道会社における特殊な会計報告書様式の生成についてはEdwards [1985]を参照。一般貸借対照表を最初に採用した鉄道会社であるLondon and Birmingham鉄道会社（以下L&BRと略称）における

1850年代に入って会計報告書の精緻化を開始し一般貸借対照表を採用したことを考慮すると、比較的早期にこれを採用した会社であったといえる。その後1849年12月期に固定資産の減価償却を開始するとともに、減価した金額を記入するfund勘定を採用し、さらに1852年6月期にsuspense勘定を採用することになった²。

興味深いことに、LB&SCRは、LNWRをはじめ多くの鉄道会社で試みつつも実行されなかった、また先行研究において鉄道会社にとってほぼ不可能だと主張されてきた資本勘定の閉鎖を実行した会社であった³。資本勘定は株式・社債を発行して調達した資金をどの様に建造物にあてたのかを明示する報告書である。そして資本勘定の閉鎖は、以後、同報告書を利用する取引が出来なくなることを意味した。先の運河会社は、資本からの配当を行わないと株主に約束するために、開業後に資本勘定を閉鎖しており、鉄道会社もこの会計実務を意識していたのである。ただし鉄道会社は、開業後も株式・社債を発行して資金を調達し、固定資産を購入する必要があるため、資本勘定を閉鎖出来なかったといわれてきた。では、LB&SCRはどのようにして資本勘定を閉鎖したのだろうか。

先行研究は一般貸借対照表の採用時期に注目し、その後の会計実務の展開についてほとんど注目してこなかった。そのため一般貸借対照表採用後に実行されたLB&SCRの資本勘定の閉鎖は注目されず、議論が行われてこなかったと思われる。

また、LB&SCRの会計実務は、LNWRをはじめその他多くの鉄道会社における会計実務の変化とほぼ同様の経緯をたどり展開するが、その展開は、資本勘定の閉鎖を実行するといったように、他の鉄道会社に比較して、鉄道会社が直面していた問題に敏感に反応したものであった。したがってLB&SCRの会計実務を研究することは、鉄道会計の特徴を一層明白にすると考えられる。

そこで本稿は、LB&SCRの会計実務の展開について、設立から1868年鉄道規制法制定前々年までの会計実務を研究対象として取り上げ、一般貸借対照表の採用、固定資産の減価償却とこれにともなうfund勘定の採用、そしてsuspense勘定の採用をメルクマールとして観察する。その上で、LB&SCRがどのような問題に直面し、これを解決するためどのように会計実務を変化させたのかについて、考察を加えることを目的とする。

本稿は次のような構成となっている。2ではLB&SCRの概要について説明する。

一般貸借対照表の採用、減価償却の開始については澤登 [2005b] を、その後身LNWRにおける一般貸借対照表およびsuspense勘定の採用については澤登 [2005a] を参照。

² 本稿では、減価償却を、その目的が原価配分を目的としたものに限定せず、固定資産の減価を収益に賦課もしくは利益から控除する会計実務と捉えている。

³ 先行研究を確認した限り、鉄道会社が実際に資本勘定を閉鎖したという事実は明示されていない。

LB&SCRは、ほとんどの期間、資本勘定において、建設のために行った支出が建設のために調達した収入を上回り、資金不足の状況にあった。また経営成績もそれほど良好でなかった。このような中で、LB&SCRが一定の配当率の達成を目標としていたことを述べる。

3と4では、LB&SCRが、粉飾発覚で失墜した株主の信用を回復させるため一般貸借対照表を採用するまでの様子を確認し、同報告書の採用と同時に、固定資産の減価償却といった発生主義的な会計処理を採用し、期間損益計算を行うことになったことについて述べる。さらに当時の会長（Managing Director）であったLaingの証言をもとに、粉飾発覚以後のLB&SCRの会計報告書の開示に対する姿勢についてもふれる。

5では、LB&SCRが、発生主義的な期間損益計算の1つとして、固定資産の減価償却にともないfund勘定を採用したことについてさらに詳しく検討する。LNWRと同様に、LB&SCRでも、資金不足の状況の中で資金を確保する必要があったことが、固定資産の減価償却を行い、fund勘定を採用する契機となったことを述べる。

6では、LB&SCRが、資本勘定を閉鎖した後、どのように会計実務を変化させたのかを検討する。前述したように、資本勘定の閉鎖は、以後、株式・社債を発行して資金を調達できなくなることを意味し、したがって、それまで調達資金から行っていた支出全額を、具体的には車輛などの固定資産購入といった支出を収益に賦課しなければならなくなる。ただしLB&SCRは、一定の配当率の達成を目標としていたので、そのような巨額の支出を一度に収益に賦課できなかった。そこで、支出を一時的に資産として扱い、将来獲得する収益に割り当てることにしたのである。このためLB&SCRがsuspense勘定を開設したことを述べる。

7では、LB&SCRが、資本勘定を再開設したことを検討する。LB&SCRが、収益勘定に振り替えると約束していたsuspense勘定残高全額を、再開設した資本勘定に振り替えたことについて述べる。

8では、LB&SCRが、今度は軌道などの固定資産の支出に関するsuspense勘定を採用したことを検討する。LB&SCRは、他の多くの鉄道会社が資本に賦課していた追加に関する支出までも収益に賦課したことを述べる。

外部報告書はPublic Record Officeから入手した。資料番号はRAIL1110/285, 1846-1866である。

2. LB&SCRの概要

2.1 LB&SCR

LB&SCRは、Londonから南部へ向かう路線のうち、London and Brighton鉄道会社とLondon and Croydon鉄道会社が、1846年7月27日、合併し、設立された鉄道会社である⁴。BrightonはLondonの近くの海水浴場がある都市の1つで、LB&SCRの夏季の輸送量が冬季に比較して多かった。当時の鉄道会社は半期の会計期間を適用しており、このため12月期の収入が6月期の収入に比較して大きかった。

合併の際、Croydon株42,602株（額面£20, 払込平均£13 6s.）に対し新会社LB&SCR株£18 10s.が、Brighton株55,380株（額面£50, 払込平均£48 11s.）に対し新会社LB&SCR株£50が割り当てられた⁵。

2.2 株主層

残念ながらLB&SCRの株主層に関する資料は入手できなかった。そこで本稿では、入手できた合併前のLondon and Brighton鉄道会社（1837年）およびLondon and Croydon鉄道会社（1845年）の株主層を確認し、LB&SCRの株主層を推察することにする。

London and Brighton鉄道会社の株主層（地域層）は、London（£1,339,145, 74.4%）、南東部（£253,326, 14.1%）に集中していた（これはLondon and South Western鉄道会社の株主を含む）。

またLondon and Brighton鉄道会社の発起・設立は、LondonとBrighton間の鉄道敷設を希望していた会社5社の希望により実現した。新会社の株式は、同会社5社Stephenson社（社長StephensonはLiverpool and Manchester鉄道会社であり、かつL&BRのかつての機関車技師であった）、Rennie社（社長Rennieは機関車技師であり、やがてLB&SCRの発起人となる）、South Eastern鉄道会社、貿易会社のGibbs社、土木技師Cundyを支持していたMills社に割り当てられた⁶。

他方London and Croydon鉄道会社の株主層（地域層）は、London（571人, 35%）、北部（504人, 31%）に集中していた。ただし金額について、London（£1,619,000, 56%）は北部（£700,000, 24%）の2倍であった⁷。

⁴ London and Croydon鉄道会社は1835年、London and Brighton鉄道会社は1837年、認可を受けて設立された鉄道会社であった（Ellis [1960], p. 17）。

⁵ 杉浦 [1971], 99-100頁。

⁶ 稲富 [2000], 114-115頁。

⁷ 稲富 [2000], 114-115頁。

上記のみからでは、LB&SCRの株主層がどのようなものであったのかについて明示することは難しいが、London在住の株主が多かったと推察することはできる。Londonには、投機家が多く存在していた。このことからLB&SCRには、高値での売却による利益獲得を目的にして株式を購入し、このため高配当を望んだ一時的株主が存在していたと思われる。一方でLondonおよび南部在住の株主が存在したということは、地域的利害を持つ株主も存在していたと考えられる。彼らは永久的株主としての性格をもっていたと思われる。したがってLB&SCRの株主は、一時的株主の性格を持つものと永久的株主の性格を持つものから構成されていたと考えられる。

またLB&SCRの永久的株主の中には、ときに一時的株主と同様に高配当を願った者が存在した。彼らは国債に代わる投資先として株式を購入した投資家で、経営の安定を願いつつ高配当を願っていた。彼らのうち大株主は取締役就任し、会社の経営に携わっていたと思われる。LB&SCRの経営は、このような永久的株主の意向を強く反映していたのである。

2.3 資金の不足

LB&SCRは、合併直後からほとんどの時期、資金不足の状況にあった⁸。LB&SCRでは、図表1のように、1847年恐慌勃発後の1849年12月期、資本勘定に関する支出が収入を上回り、資本勘定は借方残高となった。その後1851年6月期、1852年6月期から1853年6月期まで一時的に資金不足は解消されたが、1853年12月期から1857年の間、再び資金不足の状況になった。1858年6月期より一旦、資金不足が解消されたが、1860年12月期よりまた資金不足の状況になった。特に1863年6月期から1865年12月期までは、借方残高の状態が続き同時に不足額も大きくなっているため、資金不足は深刻な状況であったといえる。

またLB&SCRは、資金不足の状況の中で、積極的に拡張・路線延長政策を採った。具体的には、開業後、East Grinstead鉄道会社およびWimbledon and Croydon鉄道会社とリース契約を行い、1858年12月期には、London and South Western鉄道会社と合併し、1860年6月期にはLondon Croydon Palace鉄道会社を買収した⁹。LB&SCRは、こうした理由からも多額の資金を必要としていたと考えられる¹⁰。

⁸ 合併前のLondon and Croydon鉄道会社およびLondon and Brighton鉄道会社は1830年代末から1840年代前半にかけて最も典型的に金融難を表明していた会社でもあった（杉浦 [1971], 82頁）。

⁹ 杉浦 [1971], 93頁。

¹⁰ 杉浦 [1971], 100頁。

図表 1 資本勘定残高の推移

(単位：£)

年	月	授權資本	資本金	社 債 (長期借入金含む)	固定資産	資本+社債 - 固定資産
1846	12	5,581,000	3,791,783	1,220,898	5,109,667	▲ 96,986
1847	6	5,581,000	4,243,348	1,559,578	5,659,181	143,745
1847	12	7,440,930	4,497,112	1,511,968	6,087,822	▲ 78,742
1848	6	7,490,805	4,667,607	1,643,169	6,284,812	25,964
1848	12	7,490,805	5,087,944	1,297,722	6,382,281	3,385
1849	6	7,490,805	5,106,713	1,412,750	6,502,600	16,863
1849	12	7,440,930	5,638,581	1,393,528	7,103,103	▲ 70,994
1850	6	7,440,930	5,639,501	1,486,928	7,150,574	▲ 24,145
1850	12	7,440,930	5,639,872	1,460,238	7,159,350	▲ 59,240
1851	6	7,440,930	5,651,820	1,522,588	7,137,562	36,846
1851	12	7,440,930	5,653,230	1,458,038	7,188,474	▲ 77,206
1852	6	7,440,930	5,653,230	1,573,313	7,200,000	26,543
1852	12	7,440,930	5,653,230	1,614,163	7,200,000	67,393
1853	6	7,440,930	5,653,230	1,712,013	7,200,000	165,243
1853	12	7,440,930	5,653,230	1,787,513	7,523,467	▲ 82,724
1854	6	7,800,000	5,653,230	1,786,385	7,618,626	▲ 179,011
1854	12	7,800,000	5,853,280	1,837,085	7,701,749	▲ 11,384
1855	6	7,800,000	5,853,280	1,887,835	7,759,747	▲ 18,632
1855	12	7,800,000	5,853,280	1,869,435	7,776,779	▲ 54,064
1856	6	7,800,000	5,853,280	1,897,735	7,784,661	▲ 33,646
1856	12	7,800,000	5,853,280	1,906,135	7,792,407	▲ 32,992
1857	6	7,800,000	5,854,280	1,942,935	7,798,931	▲ 1,716
1857	12	7,800,000	5,853,280	1,936,235	7,799,257	▲ 9,742
1858	6	8,755,000	5,853,280	2,005,535	7,833,977	24,838
1858	12	8,755,000	6,092,835	2,076,185	8,131,559	37,461
1859	6	8,755,000	6,279,793	2,118,085	8,377,597	20,281
1859	12	9,724,666	6,933,439	2,370,675	9,208,876	95,238
1860	6	9,834,666	7,124,610	2,471,785	9,488,800	107,595
1860	12	10,606,500	7,241,548	2,413,090	9,722,906	▲ 68,268
1861	6	10,606,500	7,703,577	2,366,349	9,975,016	94,910
1861	12	10,624,000	7,855,765	2,292,012	10,208,508	▲ 60,731
1862	6	11,619,000	7,949,418	2,392,000	10,417,129	▲ 75,711
1862	12	11,619,000	8,044,473	2,698,785	10,708,720	34,538
1863	6	11,694,000	8,222,163	2,794,051	11,171,001	▲ 154,787
1863	12	13,452,300	8,877,540	2,881,434	11,797,180	▲ 38,206
1864	6	14,183,200	9,155,062	2,939,017	12,186,262	▲ 92,183
1864	12	16,222,900	9,278,462	3,036,066	12,979,734	▲ 665,206
1865	6	16,802,900	10,091,925	3,370,167	13,874,164	▲ 412,072
1865	12	16,872,900	10,369,548	3,458,634	14,551,242	▲ 723,060
1866	6	16,872,900	11,695,762	3,799,199	15,384,126	110,835
1866	12	18,631,000	12,418,586	4,043,605	16,548,037	▲ 85,846

備考：11s. 以上切上げ。

(出所：Public Record Office, RAIL1110/285を参考にして作成)

2.4 経営成績の悪化

LB&SCRの経営成績は、合併後拡張・路線延長政策が採られてもなお、悪化の傾向にあった。図表2のように、LB&SCRでの収益に対する費用の割合は、開業直後1848年0.41、翌年1849年0.38と一時的に改善しているが、1850年より悪化し始めた。1852年には0.43に、1855年には0.47にまで上昇した。その後1862年0.40と一時的に改善されたが、1863年0.50に再び悪化した。

図表2 収益に対する費用の割合の推移

(単位：£)

年	収 益	費 用	費用／収益
1848	453,408	187,087	0.41
1849	500,420	190,968	0.38
1850	533,884	210,212	0.39
1851	585,086	233,719	0.40
1852	581,642	251,154	0.43
1853	636,661	273,705	0.43
1854	715,136	324,670	0.45
1855	719,022	338,859	0.47
1856	776,251	351,082	0.45
1857	780,587	353,955	0.45
1858	791,993	361,039	0.46
1859	842,293	398,206	0.47
1860	903,782	426,169	0.47
1861	948,120	443,803	0.47
1862	1,025,423	406,730	0.40
1863	999,975	504,423	0.50
1864	1,048,930	520,233	0.50
1865	1,116,199	554,271	0.50
1866	1,189,944	686,884	0.58

(出所：Public Record Office, RAIL1110/285を参考にして作成)

2.5 一定の配当率の達成という目標

LB&SCRは、資金不足を解消する、あるいは拡張・路線延長政策を採るため、株式・社債を発行して資金を調達しなければならなかった。また、当時、新株の多くは既存株主に割り当てられていた。そして鉄道会社の中には、株主に対し新株を引き受けてもらうために、割り当てる際、一定の配当率を提示していたところがあった。LB&SCRも、その配当率の推移から一定の配当率を達成しようとしていたことが窺え、例外ではなかったと思われる。

LB&SCRの配当率は、ほぼ一定に維持されていた。図表3のように、配当率は、合併直後の1848年3.6%に比較して、翌期1849年3.85%と上昇した。その後1851年には4.8%に上昇するが、翌期1852年には4.2%に減少した。そしてその翌期、今度は5%に上昇している。1856年には6%にまで上昇し、これは1862年まで続いた。LB&SCRの配当率は、1850年代、コンソル債の利子率に比較して2%も高かったのである。

図表3 配当率の推移 (単位：%)

年	LBSC	コンソル債
1848	3.60	3.55
1849	3.85	3.25
1850	3.10	3.1
1851	4.80	3.05
1852	4.20	3
1853	5.00	3.15
1854	5.50	3.3
1855	5.00	3.35
1856	6.00	3.3
1857	6.00	3.35
1858	6.00	3.1
1859	6.00	3.25
1860	6.00	3.25
1861	6.00	3.2
1862	6.00	3.25
1863	5.00	3.25
1864	5.50	3.35
1865	5.75	3.4

(出所：Public Record Office, RAIL1110/285 ; Morgan [1969], pp. 275-279を参考にして作成)

3. 粉飾発覚にともなう株主の信用失墜の問題

3.1 一般貸借対照表採用以前の会計報告書—整合性のない会計報告書—

LB&SCRは1846年8月19日に合併後最初の株主総会を開催した。ただし当該期の外部報告書は取締役報告書のみから構成されており、会計報告書は含まれていない。合併後最初の会計報告書が開示されたのは、1846年12月期のことである。1846年12月期の会計報告書は、授権資本明細書、資本勘定、収益勘定から構成されており、一般貸借対照表は含まれていなかった。授権資本明細書は、借方に株式と社債の詳細が、貸方にこれらの授権を認

可した個別法が明示されている。

資本勘定は、図表4のように、借方に前期までの固定資産に関する支出、当該期の固定資産に関する支出が、貸方に株式・社債を発行して調達した金額が記入されている。収益勘定は、借方に修繕費などの支出が、貸方に運賃収入などが記入されている。LB&SCRの資本勘定の借方残高および収益勘定の貸方残高は、どの報告書にも振り替えられていない。よって当該期の会計報告書は整合性がなかったといえる。また当該期、LB&SCRは、減価償却を行っておらず、減価した金額を記入するfund勘定も採用していなかった。加えて、stores勘定など発生主義的な勘定も採用していなかった。

図表4 一般貸借対照表採用以前の会計報告書（1846年12月期）
STATEMENT OF CAPITAL ACCOUNT（資本勘定）

	£		£
1846年12月期までの支出		株式	×××
1847年6月期まで半期間の支出	×××	社債	×××
本線	×××	長期借入金	×××
支線	×××		
		①（借方）残高	96,986
	×××		×××

REVENUE ACCOUNT（収益勘定）

	£		£
営業費用	×××	営業収益	×××
Way関係費、機関車関係費、車輛関係費、商品運搬関係費、事務関係費、監査関係費、広告料など		旅客（1等、2等、3等）、定期、動物、小包、郵便、商品、家畜	
営業外費用	×××	営業外収益	×××
エンジン取替費、補償費、税、他線（支払）使用料、支払利息		受取地代、（受取）使用料	
②（貸方）残高	137,223	繰越利益	×××
	×××		×××

備考：資本勘定の借方残高および収益勘定の貸方残高はどこにも振り替えられていない。

（出所：Public Record Office, RAIL1110/285, 1846/12を参考にして作成）

3.2 粉飾の発覚と株主の信用の失墜

1847年恐慌勃発後の英国では、多くの鉄道会社による粉飾の事実が暴露された。これに

より鉄道会社の会計報告書に対する不信感が高まり、不況であったことも加わって、鉄道株価は急落した。LB&SCRもこのように粉飾が発覚して株主の信用を失った会社の一つであった。以下は1849年鉄道会計監査委員会報告書の中の質疑応答における、初代会長Grenfellの退任後、新しく会長に就任した会長Laingの見解である。

「あなたは、資本〔資本的支出〕と支出（expenditure）〔収益的支出〕を区別するため〔会計〕報告書の様式および詳細な管理を厳守することに何か不都合がありますか。」

「もちろんです。私〔LB&SCR〕は常に自身〔自社の財務状態〕を可能な限り隆盛にみせる誘惑にかられています。具体的に述べると、可能な限り大きな配当を行いたいと思っています。これは資本からの取出し（abstract）により達成されます。もし配当が明らかに路線が生み出す業績（earning）以上に大きく行われたなら、それは資本からの取出しによって行われたはずです。両勘定〔資本勘定と収益勘定〕の混同は不正を誘引します。不正が行われている箇所は鉄道の経営に関するそれ〔混同〕が存在するところであり、不正が意図されていない場合もあります。その点について故意的でないエラーが存在する場合もあります。（3057）」¹¹

「両勘定の中の混同が、ある企図や不注意から行われ、これにより残高が変化し、結果として配当が増加あるいは減少する可能性や、残高を変化させて配当を行う可能性がありますか。」

「はい。[そのようにして] 配当は間違いなく行われてきました。（3058）」

LB&SCRは、過去、配当を可能な限り大きくするため、資本的支出と収益的支出の混同を利用して資本から配当を行っていたのである。ただしこれが故意的な不正であるとは限らないことを強調している。Laingは、1848年にも、以下のように弁明を行っていた。

「粉飾の多くは意図的な詐欺によるものではない。これは、予想以上に悪い状況を（株主に）示したくなかったために行われただけである。…〔LB&SCRは〕株主からの『もっと金をくれ』という要求に応じなければならなかった。」¹²

¹¹ *Parliamentary Papers*, House of Lords Papers, 1849, Select Committee, First-Third Reports, p. 446.

¹² *Herapath's Journal*, 1848, p. 146 (quoted in Edwards [1985], pp. 26–27).

粉飾発覚後、LB&SCRは会計実務を一変させることになった。株主の会計報告書に対する不信感を取り除き、信用を回復させるため、会計実務の改善に全力を尽くしたのである。具体的には、以下で詳述するように、一般貸借対照表を採用し、減価償却を行い、減価した金額をfund勘定に記入し、監査報告書も導入した。さらに株主の要求に応えるため、当時、鉄道会社にとって不可能であると考えられていた資本勘定の閉鎖も実行したのである。以下はLaingの粉飾発覚後の会計実務に関する見解である。

「まず、あなたの見解によると、報告書の様式を、詳細に、そして〔資本的支出と収益的支出の〕区別が厳密に維持できるようにすべきであり、これが真実の配当宣言と財産の真実の評価を達成するために不可欠だということになります。〔採用された〕現在のシステムが適切である、具体的には会計報告書様式が正しいと、あるいはかなり真実に近い〔状態を表す〕ということについて、〔さらに〕表示された残高が真実の残高であり、そこから真実の配当が行われたということについて何か証明できるものがありますか。」

「報告書の様式に関して述べるならば、例えば前期の自社の報告書は完全に正確かつ明確なものであったと思っています。項目が資本勘定もしくは収益勘定に正確に区別して記入が行われたことを公正に証明できるか否かは、第1に取締役の正直さ、第2に監査役の検査にかかっていると考えます。(3059)」¹³

Laingの見解からは、粉飾発覚後のLB&SCRが会計実務に対し誠実な姿勢をとろうと努めていたことがわかる。

4. 資本勘定の閉鎖の代替案としての一般貸借対照表の採用—整合性の確立—

ここではLB&SCRが、どの様にして一般貸借対照表を採用するに至ったのかを述べることにする。まずLB&SCRは、失墜した株主の信用を回復させることを目的とし、会計実務を改善するために、取締役で構成された調査委員会を設置した。調査委員会は、1848年4月の臨時株主総会の中で、一般貸借対照表の採用について以下のように述べている。

「2月14日に開催された株主総会の議決に従い、会計報告書の状態〔内容〕と会計実務に

¹³ *Parliamentary Papers, House of Lords Papers, 1849, Select Committee, First-Third Reports, p. 446.*

関する調査を行った。[LB&SCRは] 会計報告書 [の作成] および帳簿記入のシステムについて、会計士 (Accountants) を雇い、彼らからアドバイスを受けた。この結果、LB&SCRの会計報告書作成と帳簿記入といった実務は、株主に保証を与えるものとなった。会計士は明瞭な方法によって帳簿記入を行った。当期から、会計報告書にABSTRACT OF BALANCE SHEET [一般貸借対照表] を採用することにする。」¹⁴

LB&SCRは、調査委員会による調査結果をもとに、LB&SCRの会計実務は会計士の支援を受けながら行われており、その内容が保証されていると主張した。また当該期から一般貸借対照表を採用すると宣言している。続けて調査委員会は、資本勘定の閉鎖について以下のように述べている。

「現在の授權資本は£7,440,930であり、[今] 議会に対しさらに£240,000の資金を調達する権利を申請したい。£7,440,930の金額には、Portsmouth法のもと、Portsmouth線を建設するための資金のうち、未だ調達されていない£426,666を含む。ただし取締役は、Portsmouth線の建設資金について、会社の一般資金からも行われるべきだと考えたので、結局、授權資本は、これから調達する金額、上記の一部£240,000を考慮し、£7,254,264となる。この金額こそが、会社の将来像に見合う金額となる。したがって [以後も資金を調達し、これを記入する必要があるため] 資本勘定を閉鎖することはできない。」¹⁵

資本勘定の閉鎖は、資本からの配当を行っていないことを証明する手段であったが、同時に、以後、株式・社債を発行して資金を調達することができなくなることを意味した。LB&SCRでは、収益を増加させるため拡張・路線延長を必要とし、このために資金を必要とし、今後も株式・社債を発行して資金を調達せざるを得なかった。LB&SCRは、株式・社債を発行して資金を調達する可能性を残しておきたかったので、資本勘定を閉鎖することができなかったのである。

LB&SCRは、1848年6月期、宣言どおりに一般貸借対照表を採用した。当該期の会計報告書は、授權資本明細書、資本勘定、収益勘定、一般貸借対照表から構成されている。図表5のように、一般貸借対照表貸方には、資本勘定残高および収益勘定残高が振り替えら

¹⁴ Public Record Office RAIL1110/285, 1848/4.

¹⁵ Public Record Office RAIL1110/285, 1848/4.

れ、これにより会計報告書の整合性が達成されたことがわかる。具体的には、一般貸借対照表の借方には、現金預金勘定残高、stores勘定残高¹⁶、未収収益勘定残高、そして受取利息として受け取った現金の金額が記入され、貸方には、資本勘定残高、収益勘定残高、未払費用勘定残高、fund勘定残高が記入されている。

図表5 一般貸借対照表採用時の会計報告書（1848年6月期）

STATEMENT of CAPITAL ACCOUNT（資本勘定）

	£		£
固定資産		株式	×××
本線	×××	社債	×××
工場	×××	長期借入金	×××
支線	×××		
①（貸方）残高 （一般B/Sに振替）	25,964		
	×××		×××

REVENUE ACCOUNT（収益勘定）

	£		£
営業費用・一般管理費	×××	営業収益	×××
Way関係費、機関車関係費、車輛関係費、商 品運搬関係費、事務関係費、監査関係費、 広告料など		旅客、定期、動物、小包、郵 便、商品、家畜	
営業外費用	×××	営業外収益	×××
エンジン取替費、補償費、税、他線（支払）使 用料、支払利息		受取地代、（受取）使用料	
②（貸方）残高 （一般B/Sに振替）	77,978	繰越利益	×××
	×××		×××

ABSTRACT OF BALANCE SHEET（一般B/S）

	£		£
現金預金	×××	①資本勘定残高	25,964
Stores	25,866	②収益勘定残高	77,978
未収収益	×××	未払配当金、未払利息	×××
現金（on Loan and Interest）	×××	税のためのfund	×××
	×××	短期借入金	×××
			×××

（出所：Public Record Office, RAIL1110/285, 1848/6を参考にして作成）

¹⁶ LB&SCRは、一般貸借対照表を採用すると同時にstores勘定であるMaterial, Stores, and Surplus Engines in hand勘定も採用した。同勘定は、機関車・客車・貨車など車輛、軌道、その他固定資産に関する資材

このような一般貸借対照表が有用なものであったのかについては、2年後、ある株主(Hewitt Davies)が以下のように述べている。

「受託者が貸付や前払といった資産や、借入などの負債(の全て)を報告しないことによる弊害が発生している。一般貸借対照表の開示はこのような弊害を小さくする効果がある。」¹⁷

当時のLB&SCRでは、一般貸借対照表を開示することは全ての勘定を明示することにつながり、特に負債項目を明示することがこれを隠蔽していたことにより生じていた弊害を小さくする、すなわち当期純利益が算出されている一方で、現金が不足する状況を回避できると考えられていたと思われる。

5. 固定資産の減価償却

5.1 固定資産の減価償却と Reserve Fund勘定の採用

LB&SCRは、一般貸借対照表を採用してから1年半後の1849年12月期、軌道や車輛といった固定資産について、価値の下落を理由に減価償却を行い、減価した金額を Reserve Fund勘定 (fund勘定) に記入し始めた。

(製造中のものを含む) について要した支出のうち、資本勘定に記入すべきか、収益勘定に記入すべきかその時点で判断できなかった支出を記入する勘定であった。

LB&SCRは、設立当初、中古の車輛を使用していた。それらは主にL&BRから購入していたものであったが、John Chester Cravenが機関車部門の監督に任命されてから、LB&SCRは自社の工場で機関車を製造するようになった。これは、当時、「蒸気機関車に対する社内外の需要が高まりその価格が上昇したためであった」という(Ellis [1960], pp. 25, 46)。LB&SCRは、当初、製造中の機関車に関する支出を、このMaterial, Stores, and Surplus Engines in hand勘定に記入していた。その後、完成し実際に輸送に利用された機関車の支出について、資本勘定に振り替えた。

やがてLB&SCRは、Material, Stores, and Surplus Engines in hand勘定に、前述したように、機関車・客車・貨車など車輛、軌道、その他固定資産に関する資材(製造中のものを含む)に要した支出をも記入するようになり、実際に使用され、用途が決定した後、資本勘定に記入すべき支出を資本勘定に、収益勘定に記入すべき支出を収益勘定に振り替えた。

ただしその後、1862年6月期の監査報告書の中で、LB&SCRの監査役はMaterial, Stores, and Surplus Engines in hand勘定を批判した。監査役は、1862年6月期、監査報告書の中で、以下のように述べている。

「STORES勘定 [Material, Stores, and Surplus Engines in hand勘定] およびPERMANENT WAY IMPROVEMENT勘定といったsuspense勘定は、支出後即座に、資本勘定もしくは収益勘定に振り替えられるべきである。(Public Record Office RAIL1110/285, 1862/6)」

LB&SCRは、監査役から、これまで Material, Stores, and Surplus Engines in hand勘定に記入していた支出について、支出後即座に資本勘定もしくは収益勘定に振り替えるべきだと要求されていたのである。監査役は、収益勘定に記入すべき支出が資本勘定に記入される可能性を考慮し上記の会計処理を批判したと思われる。

ただしその後もMaterial, Stores, and Surplus Engines in hand勘定を採用し続けた。これは、LB&SCRが、依然として、Material, Stores, and Surplus Engines in hand勘定に記入していた支出について、何を資本勘定に記入すべきなのか、何を収益勘定に記入すべき支出なのかについて、即座に判断できなかったためだと思われる。

¹⁷ Herapath's Journal, 1850, p. 361 (quoted in Edwards [1985], p. 31).

LB&SCRがこのような会計処理を採用した背景には、同会計処理を、1845年会社条項統合法、鉄道会計監査委員会報告書、1850-1851年の鉄道規制法法案が推進していたこと¹⁸、株主が、減価償却を行いfund勘定を設定しない限り資本を侵食している可能性を排除できないと考え、これを望み始めたことなどがあつたと考えられる。このことからLB&SCRは、株主の信用を回復させるために、株主の期待に添うような会計処理の採用を心がけていたことがわかる。

5.2 資金の確保の必要性

さらに会長Laingの見解から、LB&SCRは、資金の確保の必要からも固定資産の減価償却を開始したと考えられる。Laingは、1848年12月期の取締役報告書の中で、減価償却を開始したことについて、以下のように述べている。

「資本勘定の閉鎖の原則（*principle of closing the capital account*）が公正に行われたなら、軌道や車輛を更新する際に、支出が増加することは避けられない。輸送量の累進的な増加が支出を超えるものだと合理的に見積ることができる限り、この支出の増加は行われるべき[認められるべき]だと考える。したがってこの様な不確実性に対処するために、ある程度の資金（*fund*）を確保できるまで、每期、利益（*revenue*）の一部を留保しておくことが賢明であると考える。」¹⁹

さらにLaingは、翌期、1849年6月期の取締役報告書の中でも、減価償却について、再度強調するとともに、具体的な金額についてもふれている。

「輸送量は必ず増加し続ける。ただし輸送量の増加は経常費の増加と一致するとは限らない。前期の報告書でも述べたように、資本勘定が閉鎖されたなら、消耗した機械や車輛を取り替える、あるいは更新するための支出は増加するに違いない。したがって資産に関する支出や、将来の安定した配当を行う際の配当原資のための資金（*fund*）を確保するため、収益に賦課すべき全ての支出に備えて、每期一定の金額を[利益から]確保することが賢

¹⁸ 取締役が適当だと思ふなら、偶発債務や事業に関する拡張、修繕に備えて一定の額を配当可能利益から確保することができる（8 Vict. 9., c. 20, s. 107 (quoted in Edwards [1986a], p. 40)）。

さらに1849年鉄道会計監査委員会報告書では、Reserve Fundが固定資産を有効な状態に維持するための支払のために確保されるべきであると主張されている（*Parliamentary Papers, House of Lords Papers, 1849, Select Committee* (quoted in Edwards [1986b], pp. 254-256)）。

¹⁹ Public Record Office RAIL1110/285, 1848/12.

明である。毎期、確保すべき金額として、現在のところ£15,000が適当であると考えている。この件については次期の株主総会で株主から了承を得ることにする。」²⁰

LB&SCRは、合併直後から、近い将来、車輛および軌道に関する支出が増加し、会社にとって大きな負担になると予想していた。これは、輸送量の増加にともない維持費が増加すると予想されたこと、株主の中に依然として資本勘定の閉鎖を支持する者が多かったことで、閉鎖した際には新たに資金を調達できなくなること、さらにこれまで資本勘定に記入してきた支出についても収益から行わなければならないと予想していたためであった。さらにLB&SCRはfundを将来の配当原資として利用することも考えていた。

図表2のように、当該年、LB&SCRの経営成績は前年に比較して良好であった。具体的には、収益に対する費用の割合は、前年1848年0.41から当該年1849年0.38に低下している。このような状況の中、LB&SCRは減価を認識しやすかったと考えられる。

一方でLB&SCRは、図表1のように、当該期、資金不足の状況にあった。具体的には、資本勘定残高が、前期1849年6月期£16,863から当該期1849年12月期▲£70,994へと減少した。LB&SCRは、資金不足の状況を深刻に捉えていたと想像できる。

このようにLB&SCRは、前項での理由に加えて、経営成績が良好であった時期、資金不足を解消することを目的とし、将来の支出の増加に備えて資金を確保するため、減価償却を開始したと考えられる。fund勘定残高は、会長、会長代理、取締役の名義で、LB&SCRの社債に投資され、これに関する受取利息（有価証券利息）はfund勘定に記入された。

1850年6月期の収益勘定貸方で、1849年12月期の収益勘定残高から当該期の減価分がReserve Fundとして控除された様子を確認できる。同時に一般貸借対照表借方にReserve Fund勘定残高が記入され、貸方で同じ金額が信託預金の形で確保されている様子も確認できる。このような減価償却は、毎年6月期の収益勘定の中で、前期12月期の収益勘定残高から行われた。

図表6のように、設定額は当初£15,000であったが、1850年12月期£10,000へと減少した。そして1852年6月期には車輛の減価償却を取り止めている。同時にReserve Fund信託預金の取崩が開始された。当該期は、LB&SCRが資本勘定を閉鎖し、SINKING FUND勘定を採用した時期であった。また1853年12月期、減価償却は廃止された。当該期、suspense勘定であるSINKING FUND勘定もまた廃止されている。このことについては後述すること

²⁰ Public Record Office RAIL1110/285, 1849/6.

にする。

図表6 Reserve Fund勘定の取崩額・残高・設定額の推移 (単位：£)

年	月	取崩額	残高	設定額
1846	12			
1847	6			
1847	12			
1848	6			
1848	12			
1849	6			
1849	12			15,000
1850	6		15,304	
1850	12		15,621	10,000
1851	6		26,112	
1851	12		26,659	10,000
1852	6		37,417	
1852	12		38,183	10,000
1853	6		48,951	
1853	12	12,095	37,759	
1854	6	16,459	22,048	
1854	12	5,966	16,526	
1855	6	7,149	9,704	
1855	12	5,210	4,690	
1856	6	4,783	0	

備考：s. 以下切捨て。

(出所：Public Record Office, RAIL1110/285を参考にして作成)

6. 車輛などの固定資産に関するsuspense勘定の採用

6.1 株主の信用回復を旨とした資本勘定の閉鎖

Brief [1965] は、19世紀英国鉄道会社は、一般に、固定資産に関する支出のうち、修繕・更新に関する支出を収益的支出とみなし、収益から行うべきとして収益勘定に記入し、一方、拡張・追加・改良・取替に関する支出を資本的支出とみなし、株式・社債を発行することにより調達した資金から行うべきとして資本勘定に記入したと述べている²¹。

ただし実際には、当時、どの支出を資本勘定に記入するのか、どの支出を収益勘定に記入するのかについて一定の基準は存在せず、鉄道会社間で、または時代によって多様な会

²¹ Brief [1965], pp. 14-15.

計処理が採用された。LB&SCRの会長Laingは、1850年12月期の取締役報告書の中で、固定資産に関する支出のうち何を資本勘定に記入すべきなのかについて、以下のように述べている。

「資本〔固定資産〕の追加に関する支出は資本勘定に記入し、それ以外の支出は収益勘定に記入する。」²²

1850年12月期のLB&SCRでは、固定資産の追加に関する支出を資本勘定に記入すべきだと考えていたことがわかる。ただしそれ以外の支出について具体的な説明はなされていなかった。

やがて1852年6月期になると、LB&SCRは、資本勘定を閉鎖すると同時に、上記の基準を早くも変化させることになる。

資本勘定の閉鎖は、運河会社の場合には、資本から配当を行っていないことを証明する会計実務であった。資本勘定を閉鎖すると資本勘定を利用できなくなり、このことは、以後、資本勘定に記入してきた支出を収益勘定に記入する、つまり収益から行わなければならないことを意味した。鉄道会社は、開通後、固定資産を追加する必要がありこれを資本勘定に記入していたので、資本勘定を閉鎖することは、LNWRをはじめ多くの鉄道会社で予定されつつも実行されていなかった。にもかかわらずLB&SCRは、1852年6月期、資本勘定を閉鎖した。Laingは、1851年6月期の取締役報告書の中で、資本勘定の閉鎖について以下のように述べている。

「輸送が拡大し続ける中で、資本勘定を閉鎖し続けるべきか否かは、現在だけでなく将来の問題でもある。どの期にも対応させることができないことがら〔支出〕や、工場や駅の追加などに関する支出は巨額であるため、これまで一般に資本勘定に記入されてきた。それを処する方法は存在しない。…輸送の拡大にともない支出の増加が必至であるとする、その支出を資本〔株式・社債発行により調達した資金〕から行うべきか、収益から行うべきかが問題となる。経営の拡大にともない生じる合法的な支出を、資本から行う方法も存在する。大きな株式会社になると、形態が変化し、経営を拡大するため資本も増加させなければならないということが適当な原則であることを否定しない。しかしながらその

²² Public Record Office RAIL1110/285, 1850/12.

直接的かつ実際上の意味〔影響〕を考えれば、ある程度犠牲を払ってでも、資本勘定を閉鎖し続けるという原則に固執することが賢明な方法であるとする。鉄道財産の公共性に対する信用〔の回復〕は、この実質的な処理（test）〔資本勘定の閉鎖を行うこと〕にかかっている。資本について宣言されていた上限の上昇を許可し続けることは、たとえそれが合法的なものであったとしても、既存の慣習のもとでは、不信感を与えるものとなるからである。」²³

LB&SCRは、何を資本勘定に記入する支出として認めるのかについて、明白な基準がない限り、いかに資本勘定に記入することが適当だと考えられる支出であっても、これを行うことは株主に不信感を与えることになると考えた。したがって、前述したように1850年12月期には、固定資産の追加に関する支出を資本勘定に記入すべきとしてきたにもかかわらず、このような支出についても、株式・社債を発行して調達した資金からではなく、収益から行うことを決定したのである。

LB&SCRが、他の鉄道会社と異なり、資本勘定を閉鎖した理由として、1847年恐慌勃発後、粉飾疑惑の渦中にあったことがあげられる。LB&SCRは、粉飾発覚により失墜した株主の信用を回復するため、他の鉄道会社より一層、株主の期待に添った会計報告書の作成・開示に努める必要を感じていたと考えられる。

LB&SCRは、1852年6月期から、当初予定していた授權資本額£7,200,000を超える支出について、これを資本勘定に記入しないことにした。図表7のように、資本勘定の貸借合計を£7,200,000に留め、資本勘定を閉鎖したのである。なおLB&SCRは、資本勘定の閉鎖後も引き続き一般貸借対照表を開示していた。

図表1のように、当該期、LB&SCRの資金不足は解消されている。具体的には、資本勘定残高が、前期1851年12月期▲£77,206から当該期1852年6月期£26,543へと増加している。LB&SCRでは、資金不足が解消され、資本勘定を閉鎖しやすい状況にあったといえる。

6.2 収益からの追加の試みにともなうSINKING FUND勘定の採用

LB&SCRは資本勘定の閉鎖を実行したことで、それまで資本勘定に記入してきた支出を収益勘定に記入しなければならなくなった。ただしLB&SCRは、このような支出全額を一度に収益に賦課したわけではなかった。これを収益に賦課すると断った上で、賦課を延期

²³ Public Record Office RAIL1110/285, 1852/6.

図表 7 資本勘定閉鎖時の会計報告書（1852年6月期）

CAPITAL ACCOUNT（資本勘定）

	£		£
固定資産		株式	×××
1851年12/31までの支出額	×××	社債	×××
当期の更なる支出			
拡張	×××		
土地や議会費，その他資産	×××		
④△Sinking Fundに振替	-47,960		
固定資産の合計	7,200,000		
①（貸方）残高	26,542		
（一般B/Sに振替）	7,226,542		7,226,542

REVENUE ACCOUNT（収益勘定）

	£		£
営業費用・一般管理費	×××	未処分利益	149,938
Way関係費，機関車関係費，客車関係費，貨車関係費，商品運搬関係費，議会費		△未払配当金	-138,468
		③△Reserve Fund	-10,000
営業外費用	×××	営業収益	×××
税，他線（支払）使用料，支払利息		旅客，定期，動物，小包，郵便，商品，家畜	
②（貸方）残高		営業外収益	×××
（一般B/Sに振替）	74,324	受取地代	
	×××		×××

ABSTRACT OF LEDGER BALANCES（一般B/S）

	£		£
④Sinking Fund	47,960	①資本勘定残高	26,542
現金預金勘定残高	×××	②収益勘定残高	74,324
売却予定の土地などの資産 stores	×××	未払配当金	×××
その他の勘定残高	70,529	未払利息	×××
	×××	税のためのfund	×××
		Land Purchases not completed	×××
		その他の勘定残高	×××
③Reserve Fundの信託預金	37,417	③Reserve Fund	37,417
		慈善Fund	×××
		保険Fund	×××
	×××		×××

（出所：Public Record Office, RAIL1110/285, 1852/6を参考にして作成）

し、一時的に資産として扱うため、新たに開設したSINKING FUND勘定に記入したのである。つまり、SINKING FUND勘定は、資本に賦課すべき支出を収益に賦課する際、これを延期するために採用された勘定であった。同勘定は、やがてsuspense勘定と呼ばれるようになる。

LB&SCRは、図表7のように、資本勘定に記入された支出のうち£7,200,000を超える金額をSINKING FUND勘定に振り替え、同勘定残高を一般貸借対照表借方の最初に記載した。Laingは、1851年12月期の取締役報告書の中で、SINKING FUND勘定の開設について、以下のように述べている。

「£7,200,000という上限は超過されるべきではない。路線延長・拡張のために要した追加的な支出のうち、[授權資本額の]超過分を、SINKING FUND [勘定]とする[に記入する]。これは、[将来]一定の期間にわたり、収益に賦課して清算する。したがって現在[株式を]所有する人が、極端なあるいは不釣り合いな負担を負うことはない。取締役は、一定の期間を10年と予測している。£7,200,000を超えた支出について、每期10%ずつ収益に賦課することにする。」²⁴

LB&SCRは、それまで資本勘定に記入してきた支出を一度に収益に賦課すると、当該期、収益に賦課する支出を極端に増加させるため、配当が大きく減少し、このことは当該期の株主に大きな負担をかけることになり、彼らを不等に扱うことになると考えた。そこでそれまで資本勘定に記入してきた支出を、一度に収益に賦課するのではなく、将来獲得する収益に割り当てることにした。そしてこのような支出を収益に賦課されるまで一時的に資産として扱う際に記入する勘定として、SINKING FUND勘定を開設したのである。同勘定残高は、每期10%ずつ収益に賦課されることが決まっていた。1852年6月期の監査報告書の中で、監査役はSINKING FUND勘定残高の取扱いについて注意を行っている。

「SINKING FUNDは所与の期間にわたって収益に賦課されなければならない。」²⁵

LB&SCRでは幾度も、取締役報告書および監査報告書の中で、SINKING FUND勘定残高は、将来にわたり每期一定の割合で収益に賦課されなければならないと繰り返されていた。

²⁴ Public Record Office RAIL1110/285, 1851/12.

²⁵ Public Record Office RAIL1110/285, 1852/6.

図表2のように、当該年、LB&SCRの経営成績は悪化の傾向にあった。具体的には、収益に対する費用の割合は、前年1851年0.40から当該年1852年0.43にまで上昇していた。LB&SCRでは、経営成績が悪化する中、新たに収益に賦課することになった支出金額を一度に当該期の収益に賦課することが難しかったと考えられる。

7. 資本勘定の再開設—Reserve Fund勘定とSINKING FUND勘定の廃止—

しかしながら、LB&SCRはSINKING FUND勘定残高を一度も収益勘定に振り替えることはなかった。図表8のように、LB&SCRは、資本勘定を閉鎖した1852年6月期、SINKING FUND勘定を開設した。その後1853年6月期には、資本勘定を再開設すると同時に、SINKING FUND勘定残高£206,848全額を資本勘定に振り戻したのである。

会長Laingは、1853年6月期の取締役報告書の中で、SINKING FUND勘定およびReserve Fund勘定のその後の扱いについて、以下のように述べている。

「現在の問題は、RESERVE FUNDとSINKING FUNDへの記入を継続して行うかどうかである。これらのFUNDの採用は、ある時期の慣習のもとでは最も効果のある方法であった。

図表8 SINKING FUND勘定に関する記入額・残高・振替額の推移
(単位：£)

年	月	記 入 額	残 高	振替額 (資本勘定)
1846	12			
1847	6			
1847	12			
1848	6			
1848	12			
1849	6			
1849	12			
1850	6			
1850	12			
1851	6			
1851	12			
1852	6	47,960	47,960	
1852	12	73,680	121,641	
1853	6	85,207	206,848	
1853	12	0	0	206,848

備考：s. 以下切捨て。

(出所：Public Record Office, RAIL1110/285を参考にして作成)

…しかし今、最善の方法として考えられるのは、[RESERVE FUND勘定とSINKING FUND勘定を利用しながら] 資本勘定を厳密に閉鎖するよりも、確実な輸送 [確実に輸送量を増加させること] により株主の失墜した信用を回復させることができるという可能性 [をもたらすシステム] を示すと同時に、このような可能性をもたらすシステムのもので達成されるだろう結果を、明確かつわかりやすい報告書で開示 (exhibiting) することにより、実際に信用を回復させることである。この様な方法は、不況の中、[同様の方法を採用している] 会社の株価が市場で比較的高値で取引されており、かつ [その株価が] 安定していることから、十分に有効な方法であることが証明されている。鉄道 [会社が作成する] 報告書は、一般的に認められるようになっており、今、どの支出を資本勘定に記入すべきか、収益勘定に記入すべきかについての合理的に区別することの難しさはなくなった [難しさを考慮する必要はなくなった]。²⁶

LB&SCRは、1850年12月期、失墜した株主の信用を回復させるため、株主の要求どおりに資本勘定を閉鎖することを最善の方法とみなし、これを実行した。しかしながら1年半後この考えを改めた。資本勘定を閉鎖することよりも、輸送量を確実に増加させると約束すること、このような増加を達成させるシステムについて説明を行うこと、このようなシステムでどのような結果が得られるのかについて、明確かつわかりやすい外部報告書を作成し公表することこそが、最善の方法であると考え直したのである。

さらにLB&SCRは、方針を変更した理由として、鉄道会社の外部報告書が一般に認められるものとなったことをあげ、資本に賦課すべきと考えた支出に関して資本勘定に記入することが問題にならなくなったと述べている。

こうしてLB&SCRは、資本勘定を再開して同報告書への記入を再開した。同時に資本勘定の閉鎖を考慮して、資金を確保するため採用されたReserve Fund勘定、および資本勘定に記入すべき支出を収益から行う際、これを一度に収益に賦課することを回避するため採用されたSINKING FUND勘定を廃止した。Laingは、1853年6月期の取締役報告書の中で、SINKING FUND勘定の廃止について以下のように述べている。

「Sinking Fund について問題はさらに複雑である。現在の配当をある程度犠牲にして、資本に関して一定の金額を超えないようにすること、もしくは現時点での超過分を消去

²⁶ Public Record Office RAIL1110/285, 1853/6.

(extinguishment) することの十分な見通しを立てることができるのなら、そのような政策 [Sinking Fundに関する会計処理] の効果は間違いなく大きなものである。しかしながら有効性 [収益力] を確保するため、数年間のうちに、資本勘定に記入する金額の見積は [現在の見積を] 超過し、少額のSinking Fundでは目的を達成できなくなるであろう。最善の方法は、每期、ケースごとに、自社の規則に従って、当座のための支出か、永久的な追加のための支出かによって、収益もしくは資本に賦課することである。」²⁷

「既存の慣習のもとでは、取締役はこの方法以外の代替案を考慮することができないので、上記の方法を採用するつもりである。既に言及したように、株主の権利である受け取るべき配当を激減させない限り、永久的な目的での一定の支出、大規模かつ緊急の、輸送開発の必要により必要となる恒久的な資本 [固定資産] に関する支払は、Sinking Fund [勘定へ] の合理的な見通し [記入] を必ず増加させてしまう。株主は、既存株主も含め、本来受け取るべき配当の1、2%の利益を諦めることについて、公平さが保たれているとは思わないだろう。したがって上記の会計処理を廃止することについては、納得が得られると思う。」²⁸

LB&SCRは、資本勘定閉鎖後、£7,200,000を超えて行った支出のうち、それまで資本勘定に記入してきた支出を収益に賦課するとしてきたが、これは配当を大幅に削減させることにつながり、厳守できなかった。したがって資本勘定の閉鎖を取り止め、資本勘定を再開するとともに、SINKING FUND勘定を廃止することにしたのである。さらに続けてLaingは、1853年6月期の取締役報告書の中で、Reserve Fund勘定の廃止について以下のように述べている。

「彼ら [株主] は、収益からのreserveの廃止 [fundの設定の廃止] を願い、資産を完全に有効な状態に保つために行われた当座の支出を収益に賦課し、その後の残高を配当にあて、支線、建物、車両、その他の資産を資本から建設することを望むであろう。」²⁹

LB&SCRは、資産の効率を保つための支出全額を当該期の収益に賦課して、配当を行う

²⁷ Public Record Office RAIL1110/285, 1853/6.

²⁸ Public Record Office RAIL1110/285, 1853/6.

²⁹ Public Record Office RAIL1110/285, 1853/6.

こととし、ここでも支線・建物の建設といった追加の支出を資本勘定に記入すると繰り返した。またLB&SCRは、以後、固定資産に関する支出を行うたびに、これが固定資産の効率を維持する目的で行われた支出なのか、恒久的な固定資産の追加を目的として行われた支出なのかについて分析し、前者については収益勘定に、後者については再開設された資本勘定に、原則として即座に記入することを決定した。

さらにLB&SCRは、1853年12月期、車輛に関するSINKING FUND勘定残高を全額、開設した資本勘定に振り替えている。このような変化の背後に何があったのか。

図表2のように、当該年、LB&SCRの経営成績は悪化の傾向にあった。具体的には、収益に対する費用の割合は、前年1852年0.43、当該年1853年0.43、翌年1854年0.45へと上昇した。一方で配当率は、図表3のように、前年1852年4.2%、当該年1853年5%、翌年1854年5.5%に上昇しており、一定の配当率を達成していたのである。このような状況の中、LB&SCRは、SINKING FUND勘定残高を収益勘定に振り替えることが難しかった。

図表1のように、当該期、LB&SCRは資金不足の状況であった一方で、翌期には授權資本の追加を申請している。このような状況の中、LB&SCRは、SINKING FUND勘定残高を収益勘定に振り替えやすかったとも考えられる。

LB&SCRは、1853年に、車輛の減価償却を開始した1849年よりも一層深刻な資金不足の状況となっていた。LB&SCRがこれを重大な問題として受け止め、それまでの姿勢を翻して近い将来に新株を発行して資金を調達することを決断した結果であったと思われる。

8. 軌道などの固定資産に関するsuspense勘定の採用

8.1 Reserve Fund勘定残高の取崩

1850年までのLB&SCRは、原則として、固定資産の効率を維持するために行われた支出を即座に収益勘定に記入することにしてきた。ただしこれは厳守されなかった。LB&SCRは前述したように、1849年6月期より固定資産の減価償却を開始し、減価した金額をfund勘定に設定していたのであるが、まずは、固定資産の効率を維持するために、具体的には軌道の更新のために取り崩したのである。1853年6月期、会長Laingは、取締役報告書の中で、Reserve Fund取崩について、以下のように述べている。

「Reserve Fundについて、これは支出が制限されていた数年前に、公言された目的のため

に開設された勘定であるが、今、収益からの支払〔設定〕を十分にそして平均的に行っている一方で、Renewal of the Permanent Wayに関する支出〔金額の大きさ〕は、〔LB&SCRにとって〕限界となった。これは、高度の効率を維持することを目的として、最新の改良を行い〔技術を取り入れ〕、結果、大きな更新〔支出〕が行われることになったからである。取締役は、Fund〔勘定〕に〔残高を超えて〕更なる〔支出の金額の〕追加〔記入〕を行うと述べることに躊躇いはない。〔このような会計処理が〕問題を解決するために必要なのである。これについて既に議決は行われ、Fund勘定残高のうち£5,088 17s. 1d.を上記の支出にあてる。このような支出は、前期の報告書の中で提示したように、路線のある部分の敷直しのために行われた。³⁰

LB&SCRは、当該期の軌道の更新に関する支出が、最新の技術を取り入れるために行われ、巨額となると、収益に賦課することが出来なくなった。そこで1853年6月期に、行われた支出を収益に賦課せず、一時的に資産として扱い、Renewal of the Permanent Way勘定として一般貸借対照表に記載したのである。LB&SCRの監査役は、1853年6月期の監査報告書で、Renewal of the Permanent Way 勘定の開設を以下のように述べている。

「軌道の更新の原価（cost）は収益に賦課されてきた。〔ただし〕今回の場合、臨時の更新に関して行われた支出£5,088 17s. 2d.について、Suspense Accountに振り替える。」³¹

すなわちRenewal of the Permanent Way勘定は、前述したSINKING FUND勘定と同様、suspense勘定であった³²。LB&SCRは、前述したReserve Fund勘定残高を、Renewal of the Permanent Way勘定残高の一部を清算するため取り崩したのである。このような会計処理は、1855年12月期まで続いた。

³⁰ Public Record Office RAIL1110/285, 1853/6.

³¹ LB&SCRの1853年12月期の監査報告書の中で、監査役は以下のように述べている。
「前回の株主総会での議決により、前期、Suspense Account〔suspense勘定〕に振り替えられた£5,088 17s. 1d.をReserve Fund勘定の借方に振り替え、これに当該期の軌道について臨時の修繕費£7,006 6s. 2d.を追加した。残りの路線および車輛に関する更新は収益に賦課する。（Public Record Office RAIL1110/285, 1850312）」

LB&SCRでは、PERMANENT WAY IMPROVEMENT勘定の前身Renewal of the Permanent Way勘定をsuspense勘定として認めていたことがわかる。

³² Public Record Office RAIL1110/285, 1853/6.

8.2 Reserve Fund勘定の廃止にともなうPERMANENT WAY IMPROVEMENT勘定の採用

LB&SCRは、fund勘定を取り崩した翌期の1853年12月期より、Reserve Fund (fund) の設定を廃止した。1856年6月期には同勘定を廃止した。そのような中、LB&SCRでは、1856年6月期になると、軌道の更新に関する支出が改良を目的とするものも含め増加し、LB&SCRは、これを一度に収益に賦課することができなくなった。Reserve Fund勘定は残高が少額となり、これを原資として行うこともできなくなった。そこで収益への賦課を延期するため、suspense勘定として1853年6月期に採用したRenewal of the Permanent Way勘定を、その名称をPERMANENT WAY IMPROVEMENT勘定に変更して、復活させることになった。Reserve Fund勘定の残高は同勘定に振り替えられた。

LB&SCRは、図表9にみられるように、PERMANENT WAY IMPROVEMENT勘定を一般貸借対照表借方に記載した。また同勘定残高の一部を収益勘定借方に振り替え、軌道関係費として記載した。

LB&SCRは、1856年6月期にPERMANENT WAY IMPROVEMENT勘定を、その残高について、将来にわたり毎期一定の割合で収益勘定に振り替えることを前提にしていた。

図表10のように、LB&SCRは、1856年6月期、PERMANENT WAY IMPROVEMENT勘定残高のうち£3,019を収益勘定に振り替えた。その後も毎期£3,000ほどを振り替えていた。しかしながら1858年12月期、この振替額を£17,000にまで増加させている。当時LB&SCRの経営成績は、図表2のように、1855年に比較して若干改善されていた。

またLB&SCRは、1863年6月期以降は振替を、毎期でなく12月期のみ行うようになった。軌道に関するsuspense勘定残高の収益勘定への振替額を減少させたことになる。当該年、LB&SCRの経営成績は前年に比較して悪化していた。具体的には、収益に対する費用の割合は、前年1862年0.4から当該年1863年0.5へと上昇した。このような状況の中、LB&SCRは、PERMANENT WAY IMPROVEMENT勘定残高を収益勘定に振り替えることが難しかったと思われる。

また図表1のように、当該期1863年6月期、LB&SCRは、資金不足の状況の中、翌期には授權資本の追加を申請している。当時のLB&SCRは、資金調達を予定しており、一定の配当率を達成しなければならない状況にあったと考えられる。

図表9 PERMANENT WAY IMPROVEMENT勘定採用後の会計報告書（1856年6月期）

CAPITAL ACCOUNT（資本勘定）

£		£	
固定資産		株式	×××
1855年12/31までの支出額	×××	社債	×××
当期の更なる支出		①（借方）残高	33,646
土地や議会費，追加した施設，その他 資産	×××	（一般B/Sに振替）	
	7,784,661		7,784,661

REVENUE ACCOUNT（収益勘定）

£		£	
営業費用・一般管理費	×××	未処分利益	137,574
Way関係費（③Improvements …），機関車関係費，客車 関係費，貨車関係費，商品運 搬関係費，議会費		△未払配当金	-133,853
営業外費用	×××	営業収益	×××
税，他線（支払）使用料，支 払利息		旅客，定期，動物，小包， 郵便，商品，家畜	
②（貸方）残高	115,682	営業外収益	×××
（一般B/Sに振替）		受取地代	
	×××		×××

ABSTRACT OF LEDGER BALANCES（一般B/S）

£		£	
①資本勘定残高	33,646	②収益勘定残高	115,682
現金勘定残高	×××	未払利息	×××
売却予定の土地などの資産 stores	×××	未払配当金	×××
88,608		税のためのfund	×××
その他の勘定残高	×××	Land Purchases not completed	×××
③Permanent Way勘定残高	7,575	その他の勘定残高	×××
		慈善Fund	7,481
		保険Fund	3,586
	×××		×××

（出所：Public Record Office, RAIL 1110/285, 1856/6を参考にして作成）

図表10 PERMANENT WAY IMPROVEMENT勘定の振替額・残高の推移

(単位：£)

年	月	支出額	fund勘定の充当	振替額(収益勘定)	残高
1855	12	9,447	5,210	4,237	0
1856	6	15,378	4,783	3,019	7,575
1856	12	11,100		4,000	14,676
1857	6	15,644		3,000	27,320
1857	12	16,705		4,000	40,026
1858	6	13,500		3,000	53,526
1858	12	2,408		10,000	42,935
1859	6	0		3,000	39,985
1859	12	11,484		17,000	34,420
1860	6	10,725		3,000	42,146
1860	12	7,147		10,000	39,294
1861	6	7,985		3,000	44,279
1861	12	5,450		4,000	45,730
1862	6	10,232		3,000	52,963
1862	12	5,524		10,000	48,488
1863	6	8,207		0	56,696
1863	12	7,515		7,000	57,211
1864	6	6,549		0	63,760
1864	12	3,587		7,000	60,348
1865	6	2,927		0	63,321
1865	12	3,733		7,000	60,054
1866	6	9,435		0	69,490
1866	12	6,704		7,000	69,195

備考：s. 以下切捨て。

(出所：Public Record Office, RAIL 1110/285を参考にして作成)

8.3 追加に関する支出の収益への賦課

前述したようにLB&SCRは、1850年12月期、固定資産の拡張・延長・追加に関する支出を資本勘定に記入すべきだと考えていた。しかし1852年6月期には、資本勘定の閉鎖にともない全ての支出を収益勘定に記入することを決定した（ただし実際には、車輛などの固定資産の建造に関する支出が収益勘定に記入されることはなかった）。

やがて資本勘定の再開設を決定した1853年6月期には、恒久的な固定資産の追加に関する支出について、これを即座に資本勘定に、その他効率を維持するための支出について、これを即座に収益勘定に記入することを決定した（ただし実際には、巨額の更新に関する支出についてはこれを収益に賦課せず、Reserve Fund勘定に記入し、Reserve Fundを原資として行った。Reserve Fundを使い切った1856年12月期には、改良などの大きな支出を収益に賦課せざるを得なくなり、一部の賦課を延期した）。

その後1855年6月期より、LB&SCRは、恒久的な固定資産の追加であると考えられる車輛の追加（£1898、翌期£6553、その後も每期同じ程度の金額）について収益勘定に記入し始めた（ただし1853年6月期、例外的に、£12が記入されていた）。同時に軌道の追加についても、前述したPERMANENT WAY IMPROVEMENT勘定に記入し、残高の一部を収益勘定に振り替えた。

外部報告書からも、LB&SCRが、恒久的な固定資産の追加に関する支出を資本勘定に記入するという基準を設けながらも、追加に関する支出を収益に賦課していたことについて迷っていた様子がわかる。1855年6月期の収益勘定明細書では、駅の追加について、「本来なら資本勘定に記入すべき支出」という説明書を確認できる（1858年6月期からは、上記の説明書は行われなくなった）。またLB&SCRは、収益勘定に記入すると定めていた改良といった支出についても、本来なら資本勘定に記入すべき支出であると考えていた。以下は、会長Laingの辞任後、1855年6月期より新しく会長に就任した会長Schusterの、1855年12月期の取締役報告書の中での見解である。

「…前年の12月期に比較して、Renewal and Additionに関する支出は£12,871の増加であった。原因は主に次のことが考えられる。最初に、Reserve Fundが残り少なくなっていたので、軌道の更新の一部が収益勘定に記入されたこと。次に支線（Line）、建設（Works）などの改良は、通常の修繕ではなく永久的な改良とみなされ公正に資本に賦課されるもの[を、収益勘定に記入したこと]。次に今よりも馬力が出るように改良されたエンジンが建造され、うち8つが収益勘定に記入されたこと。取締役は、このような支出を削減できないと考えている。というのは最新の改良が、固定資産を有効に保ち、かつ大衆の安全性を確保することにつながるからである。…このような事情によりReserve Fundを、£4,690を残して取り崩す。これは軌道の更新、改良、添継ぎのために利用された。会計報告書からわかるように、結果、維持に関する労務費をかなり減少させることになった。またこのような改良は「労務費を減少させたことにより」節約につながるだけでなく、安全面を強化することにもつながるだろう。」³³

このようにLB&SCRは、本来なら、あるいは他の鉄道会社では、資本勘定に記入すべきものとしていた追加・改良に関する支出を、独自の判断で収益勘定に記入していた。

³³ Public Record Office RAIL1110/285, 1855/12.

LB&SCRがこのような基準を採用することになった理由として、資本勘定の再開後も、株主の意向を考慮して資金的支出を制限するような経営を行っていたことがあげられると思われる。LB&SCRの株主は、LNWRをはじめその他の鉄道会社の株主以上に、資本勘定の収支に依存するような経営を望まなかったのだろう。そしてLB&SCRもこのような株主の意向に誠実に対応していたと思われる。当時のLB&SCRは、図表1のように、1853年、資金不足の状況にあり、授權資本の認可も1858年まで行われなかった。LB&SCRは、支出を資本勘定に記入できない状況にあったと考えられる。

しかしながらLB&SCRにとって、上記のような支出全額を一度に収益勘定に記入することは、前述したように配当を大幅に減少させることにつながり、難しかった。そこでLB&SCRは、支出後即座に収益に賦課せずこれを延期し、一時的に資産として扱うためPERMANENT WAY IMPROVEMENT勘定を採用し、これに記入した。PERMANENT WAY

図表11 鉄道株価の推移

(単位：£)

年	月	LBSC	LNW	GW	Midland
1846	11				
1847	11				
1848	11	72	115	58	47
1849	11	80	113	58	48
1850	11	113	117	71	42
1851	11	95	117	87	57
1852	11	109	121	97	81
1853	11	97	103	84	64
1854	11	105	99	70	67
1855	11	94	94	49	63
1856	11	109	105	69	82
1857	10	102	95	50	81
1858	11	111	91	54	98
1859	11	95	95	65	106
1860	11	114	100	72	133
1861	11	118	93	70	130
1862	11	119	95	65	128
1863	11				
1864	11	106	119	77	137
1865	11	105	126	63	125
1866	11	80	117	50	123
1867	11	51	112	44	112
1868	11	48	113	49	113

備考：£100あたりの価格、s.以下（確認困難のため）切捨て。

（出所：Bankers' Magazine, 1845-1868を参考にして作成）

IMPROVEMENT勘定残高の一部は毎期、収益勘定に振り替えられた。

LB&SCRは、1850年代後半以降、会計実務を多様に展開させながら、ほぼ一定の配当率を達成していた。図表11のように、LB&SCRの株価は配当率の推移とほぼ同様に変動している。特に1854年から1862年の間、LB&SCRの株価は高値で取り引きされ、LNWRの株価よりも高かった³⁴。

9. おわりに

本稿ではLB&SCRが、粉飾の発覚で失墜した株主の信用を回復するために資本勘定を閉鎖し、一定の配当率を目標にする中で、固定資産に関する支出を将来獲得する収益に割り当てるためsuspense勘定を採用し、複会計システムを採用することになったことを確認した。

LB&SCRは、1847年恐慌勃発後、粉飾の疑惑の渦中にあった。粉飾により失墜した株主の信用を回復させるため、会計実務の精緻化に努めた。その一環として1848年6月期に一般貸借対照表を採用した。

またLB&SCRは、1年半後の1849年12月期に固定資産の減価償却を開始し、減価した金額をfund勘定に記入し始めた。これには、L&BR、LNWRと同様に、資本勘定の閉鎖後を予定していたLB&SCRでは固定資産に関する支出の増加が予想され、これに備えて資金を確保する必要があったということが契機となったと考えられる。

1852年6月期には資本勘定を閉鎖する。資本勘定閉鎖後、LB&SCRは、それまで資本勘定に記入してきた車輛などの固定資産の支出を収益に賦課しなければならなくなった。ただし一定の配当率の達成を目標としていたため、これを一度に収益に賦課せず、将来獲得する収益に割り当てることにした。支出を一時的に資産として扱い、suspense勘定に記入した。

³⁴ その後PERMANENT WAY IMPROVEMENT勘定への設定は批判されるようになる。1862年6月期の監査報告書の中で、監査役は、PERMANENT WAY IMPROVEMENT勘定残高の取扱いについて、以下のよう述べている。
「MATERIAL, STORES, AND SURPLUS ENGINES IN HAND勘定およびPERMANENT WAY IMPROVEMENT勘定といったsuspense勘定 [に記入してきた支出] は、支出後即座に、資本勘定もしくは収益勘定に振り替えられるべきである。(Public Record Office RAIL 1110/285, 1862/2)」

LB&SCRは、固定資産に関する支出について、PERMANENT WAY IMPROVEMENT勘定や、Material, Stores, and Surplus Engines in hand勘定に記入しないで、支出後即座に、資本勘定もしくは収益勘定に記入することを適当とした。これは、PERMANENT WAY IMPROVEMENT勘定残高や、Material, Stores, and Surplus Engines in hand勘定残高のうち、どの程度の金額を資本勘定もしくは収益勘定に振り替えるのかについて、操作の余地が残されていたからだと思われる。

しかしながら、suspense勘定残高は収益勘定に振り替えられる予定であったにもかかわらず、経営成績が悪化し資金不足の状況が改善されると、結局振り替えられることなく資本勘定の再開設後に資本勘定に振り替えられた。このような資本勘定への振替にも一定の配当率を達成しなければならないという事情があった。

その後LB&SCRは、軌道などの固定資産の追加に関する支出を収益に賦課することになった。このような支出を車輛のときと同様にsuspense勘定に記入することにした。今度は同勘定残高の一部が、每期（やがて1年に1度一定に近い割合で）収益に振り替えられた。LB&SCRは、ここでもsuspense勘定を、一定の配当率を達成することを目的として、巨額の支出を一度に収益に賦課することを回避するために採用していた。

このようにLB&SCRでは、資金を確保する必要性が、固定資産の減価償却の開始とfund勘定の採用の契機となった。またLB&SCRは、それまで資本勘定に記入してきた巨額の支出を収益に賦課する際に、一定の配当率を達成するため、suspense勘定を採用した。LB&SCRは、費用を望ましい水準に誘導するために、このような発生主義的な性質を持つ勘定を利用していたといえる。そして一般貸借対照表は、このような勘定が記載された報告書でもあった。

また、粉飾発覚後のLB&SCRは、資金的支出と収益的支出の区別という問題の重要性を深刻に受け止めていた。試行錯誤しながら、やがて当座の支出については収益勘定に記入し、恒久的な固定資産の追加についてのみ資本勘定に記入するといった基準を設けた。これによりLB&SCRは、軌道などの固定資産の改良を資本勘定に記入していたLNWRに比較して、より大きな範囲の固定資産に関する支出を収益勘定に記入することになり、収益に賦課する支出の範囲は広いものであったといえる。そして、LB&SCRがこのような広い範囲の支出を収益に賦課したことの理由として、株主が資本勘定に依存した経営を好まなかったことに加え、同鉄道会社の深刻な資金不足の状況が関係していたと思われる。19世紀の英国鉄道会社における収益勘定に記入する固定資産の支出の範囲は、資金不足の状況と資金調達の前定に大きく影響を受けたと考えられるのである。

参考文献

- Arnold, A. J. and McCartney, S. [2002], "The Beginnings of Accounting for Capital Consumption : Disclosure Practices in the British Railway Industry, 1830-1855," *Accounting and Business Research*, Vol. 32, No. 4, pp. 195-208.
- Brief, R. P. [1965], "Nineteenth Century Accounting Error," *Journal of Accounting Research*, Vol. 3,

- No. 1, pp. 12–31.
- Bryer, R. A. [1991], “Accounting for The Railway Mania of 1845—A Great Railway Swindle?,” *Accounting, Organizations and Society*, Vol. 16, No. 5/6, pp. 439–486.
- [1993], “The Late Nineteenth-Century Revolution in Financial Reporting : Accounting for The Rise of Investor or Managerial Capitalism?” *Accounting, Organizations and Society*, Vol. 18, No. 7/8, pp. 649–690.
- [1998], “The Law of Accounting in late nineteenth century Britain,” *Accounting, History*, Vol. 3, No. 1, pp. 55–94.
- Edwards, J. R. [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. I and II*, 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.
- Ellis, H. [1954], *British Railway History*, London.
- *The London, Brighton and South Coast Railway*, London.
- Glynn, J. J. [1984], “The Development of British Railway Accounting : 1800–1911,” *The Accounting Historians Journal*, Vol. 11, No. 1, pp. 103–118.
- Lardner, D. [1850], *Railway Economy*, London (reprinted ed., New York, 1968).
- McCartney, S. and Arnold, A. J. [2000], “George Hudson's Financial Reporting Practices : Putting the Eastern Counties Railway in Context,” *Accounting, Business and Financial History*, Vol. 10, No. 3, pp. 293–316.
- [2001], “A Vast Aggregate of Avaricious and Flagitious Jobbing'? George Hudson and the Evolution of Early Notions of Directorial Responsibility,” *Accounting, Business and Financial History*, Vol. 11, No. 2, pp. 117–144.
- Morgan, B. R. and Thomas, W. A. [1969], *The Stock Exchange*, 2nd ed., London (1st ed., London 1962).
- Pollins, H. [1956], “Aspects of Railway Accounting before 1868,” in A. C. Littleton and B. S. Yamey (eds.), *Studies in the History of Accounting*, London, pp. 138–161 (reprinted ed., New York, 1978).
- 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。
- 上村久雄 [1959], 「複会計制度の一省察」會計, 第75巻第3号, 79–101頁。
- 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。
- 澤登千恵 [2005a], 「LNWRにおける資本勘定への記入制限の問題」 国民経済雑誌, 第192巻, 第1号, 99–118頁。
- [2005b], 「London and Birmingham鉄道における配当可能利益算出の問題」 村田直樹・春日部光紀編著『企業会計の歴史的諸相』創成社, 53–91頁。

- 杉浦克巳 [1971], 「1840年代のイギリス鉄道投資」 経済志林, 第39巻第3号, 51-187頁。
- 千葉準一 [1991], 『英国近代会計制度—その展開の探求—』 中央経済社。
- 中村萬次 [1991], 『英米鉄道会計史研究』 同文館。
- 成田修身 [1985], 『減価償却の史的展開』 白桃書房。
- 村田直樹 [1995], 『近代イギリス会計史研究』 晃洋書房。
- [1996], 「イギリス鉄道会計における減価償却」 会計史学会年報, 第15号, 35-48頁。
- [2001], 『鉄道会計発達史論』 日本経済評論社。
- 湯沢 威 [1988], 『イギリス鉄道経営史』 日本経済評論社。

高松大学紀要
第 45 号

平成18年 3月25日 印刷
平成18年 3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