

## York and North Midland 鉄道会社の複会計システムの役割

澤 登 千 恵\*

### The Role of the Double Account System in York and North Midland Railway Company.

Chie Sawanobori

(Abstract)

British railway companies in the nineteenth century adopted an unusual form for financial report, the 'double account system.' In a financial report prepared by this system, a balance sheet, which is prepared by the common manufacturing industry, is divided into the fixed items group and the floating items group. The prior literature concludes that the double account system had adopted by many railways in order to recover the stockholders' trust loosed with the accounting irregularities, and had, as one of its purposes, the potential for making a proper distinction between capital and revenue expenditure. Moreover, there is also a substantial amount of literature that shows that railway companies sometimes failed to make a proper distinction between capital and revenue despite the fact that they used the system. However, in fact, many railway companies, especially from 1840 to 1865, usually failed to make a proper distinction because they gave priority to a certain dividend over the proper distinction. They used the suspense account and double account system in order to postpone charging the expenditure to revenue, and in the many cases, to capitalize the expenditure. As a result shareholders were easily able to agree about these irregular account processes. In this report, the change in the role of the double account system is discussed by focusing on the development of financial reporting practice in the York and North Midland Railway.

Keywords : financial reporting, railway accounting, double account system, York and North Midland Railway.

---

\* 提出年月日2008年6月30日、高松大学経営学部准教授

## 1. はじめに

本稿の目的は、19世紀中葉イギリス鉄道会社の財務報告の役割を考察することである。具体的には、19世紀中葉イギリス鉄道会社が採用していた特異な財務報告書様式である複会計システムの役割の検討を通して、当時の財務報告の役割を考察することにする。特に、本稿では、York and North Midland 鉄道会社（以下「YNMR」と略称）に焦点をあて、同社の財務報告の役割を、同社の複会計システムの採用およびその継続採用の背景ならびにその背後にあった会計処理の変更の検討を通して考察する。

YNMRは19世紀前半に設立されたイギリスの鉄道会社である。YNMRの建設は、イギリス鉄道東部の骨格を形成することになった。一方で、YNMRは、鉄道王と呼ばれるG. Hudsonによって経営が行われていたことでも知られている。Hudsonは、YNMRを含む鉄道会社数社の経営に携わり、1848年には、イギリス鉄道網の3割がHudsonの支配下にあった<sup>1</sup>。

イギリス鉄道会社の複会計システムに関する先行研究は、1840年代後半から1850年代にかけて、多くの鉄道会社が、失墜した信用を回復させるため、複会計システムを採用することになったと主張している。そして、複会計システムで財務報告書を作成すると、資本からの配当が防止され、あるいは資本的支出と収益的支出が厳密に区別されることになり、結果、調達資金が全て建造物に投入されることになったと、すなわち受託責任が遂行されることになったとし、それ故に、同システムが20世紀前半まで継続して採用されたと主張しているのである<sup>2</sup>。

しかしながら、先行研究の主張は、複会計システム採用時に着目して行われたものであった。当時の鉄道会社の財務報告実務を、採用後の一定期間にわたって検討すると、当時の鉄道会社が、複会計システムのもとで、収益に賦課すると約束していた支出を資本に賦課していたことが確認出来る。したがって、当時の複会計システムが資本的支出と収益的支出を厳密に区別していたと断言することは適当ではない。

実は、1850年代に入ると、鉄道会社は、株主から資本からの支出を禁止されるようになった。それまで資本から行っていた支出を収益から行わなければならなくなった。一方

<sup>1</sup> McCartney and Arnold(2000), p.299.

<sup>2</sup> Glynn(1984) ; Edwards(1985) ; (1992) ; 中村(1991), 146-147頁 ; 村田(1995), 87-93頁。

で、鉄道会社は、一定の配当率達成を目標としていた。したがって、上記のような巨額の支出を一度に収益に賦課することが出来なかった。そこで、上記の支出を、将来の収益に賦課すると約束した上で、一旦、資産の項目であるサスペンス勘定に計上しておくことにしたのである。なお、このとき、本来、収益に賦課してきた支出もサスペンス勘定に計上された。鉄道会社は、サスペンス勘定残高を、将来の一定期間にわたって、収益勘定に振り替える予定であった。しかしながら、その後、株主の資本からの支出禁止の要求が弱まると、鉄道会社は、サスペンス勘定残高を収益勘定ではなく、資本勘定に振り替えたのである。

したがって、当時の複会計システムで作成された財務報告書は、資金的支出と収益的支出を厳密に区別するのに役立っていたというより、むしろ別の役割を担っていたと考える方が適当である。すなわち、上記のような不規則な会計処理を行う際、株主の理解を得るために、株主と不規則な会計処理を行わざるを得ない状況を共有するために、状況に関する情報を可視化するのに役立っていたと考えられるのである<sup>3</sup>。

そこで、本稿では、この主張をさらに根拠付けることを目的として、他の鉄道会社においても、すなわち YNMR 鉄道会社においても、複会計システムで作成された財務報告書が上記のような役割を担っていたのかどうかについて検討する。具体的には、YNMR が、一般貸借対照表を採用したことを確認した上で、複会計システム採用後も資本勘定閉鎖を要求され続けたかどうか、すなわち資本からの支出を禁止され、それまで資本から行っていた支出を収益から行わなければならない状況に陥ったかどうかについて、さらにそのような状況の中でどのような取組みを行ったのか、具体的には London and North Western 鉄道会社（以下「LNWR」と略称）および London, Brighton and South Coast 鉄道会社（以下「LB&SCR」と略称）と同様にファンド勘定やサスペンス勘定を採用したのかどうかについて、資本からの支出禁止が弱まり、収益に賦課すると約束していた支出を資本に賦課したのかどうかについて観察する。これにより、19世紀中葉のYNMRにおいて複会計システムがどのように役立っていたのかについて述べることにする。

研究対象とするのは、YNMR の外部報告書である。外部報告書は、取締役報告書および数種の会計報告書を含む財務報告書から構成されている（時に監査報告書を含む）。残念ながら、今回、入手出来たのは、1836年前期から1854年後期までの外部報告書であっ

---

<sup>3</sup> 澤登(2005a)；(2006)参照。

た。したがって、本稿では、入手出来た範囲で検討を行うことにする。なお、1836年はYNMRが設立された年である。1854年は同社が合併してNorth Eastern鉄道会社となった年である。史料はPublic Record Office (PRO)から取り寄せた。資料番号はRAIL 1110/516である。

## 2. 19世紀鉄道会社の複会計システムに関する先行研究

複会計システムは、19世紀イギリスにおいて、一部の事業によって採用されていた特異な財務報告書の様式である。複会計システムで作成された財務報告書の最大の特徴は、いわゆる貸借対照表が固定項目と流動項目に分割され、それぞれが別々の会計報告書に記載されることにある。

複会計システムで財務報告書が作成されると、それは、少なくとも、3種類の会計報告書、具体的には資本勘定 (capital Account)、一般貸借対照表 (general balance sheet)、収益勘定 (revenue Account) を含む。

資本勘定は、貸借対照表項目のうち固定項目を記載する会計報告書である。土地、建造物、資本金、長期借入金などが記載された。すなわち、株式や社債を発行して調達した資金が、どのように固定資産に投下されたのかを明示した。一般貸借対照表は、流動項目を記載する会計報告書である。現金や短期借入金などが記載された。同時に、資本勘定残高と収益勘定残高の振替先でもあった。すなわち、一般貸借対照表を作成することは、財務報告書の整合性を達成することにつながった。収益勘定は、いわゆる損益計算書に相当する会計報告書である。配当可能利益算定の基準となる当期純利益を計算する会計報告書であった。

先行研究は、複会計システムの萌芽を運河会計に見出すことが出来ると主張している。というのは、鉄道会計は、先に運輸業として発展していた運河会社の会計から大きく影響を受けていたためである<sup>4</sup>。運河会社の中には、既に、法定会社 (statute company) であったところが存在した。すなわち、建造物を建設するために、株式を発行して資金を調達することを、すなわち株式会社の会社形態をとることを、議会によって認可されたところが存在したのである。そして、そのような運河会社は、認可と同時に制定された個別法

---

<sup>4</sup> Edwards(1985), p.27.

<sup>5</sup> Edwards(1985), p.22.

の中で、調達した資金の全てを建造物に投下することを義務付けられていた<sup>5</sup>。

したがって、運河会社は、開業前から、調達した資金の全てを建造物に投下したことを明示するために、資金の調達源泉とその用途を記載した総現金収支報告書 (total cash account) を作成していた<sup>6</sup>。

開業後、株式会社であった運河会社は配当を行うことになったが、配当を利益のみから行わなければならなかった。配当を調達した資金、すなわち資本から行ってはならなかったのである。そこで、運河会社は、開業後、総現金収支報告書を資本勘定と改名し、さらに同会計報告書を即座に閉鎖した (closed)。資本勘定閉鎖は、その後、資本勘定に記入するような取引を行わないと約束することを意味した。これによって、運河会社は、配当を資本から行っていないことを明示したのである<sup>7</sup>。閉鎖後の資本勘定は開示されることなく、一方で、配当可能利益算定の基準となる当期純利益を計算するための収益勘定が作成されるようになった<sup>8</sup>。

やがて、運河会社の中に、現金不足により借入金の返済が滞ったために、倒産するところが出現した。株主は、資本勘定を閉鎖した後、財政状態が明示されなくなったことがこのような最悪の事態を引き起こしたと考えた。そこで、運河会社に対して、財政状態を明示するように要求するようになった<sup>9</sup>。運河会社は、これを受けて、資本勘定の残高、閉鎖後に調達した資金、短期借入金と、それらの用途を明示した会計報告書、すなわち残高表 (Balance) を作成するようになったのである。先行研究は、この残高表を一般貸借対照表の起源と捉え、運河会社の財務報告書を複会計システムの萌芽として位置付けているのである<sup>10</sup>。

そして、同じ運輸業であり、さらに法定会社でもあった鉄道会社は、運河会社同様に、開業前から、資金の調達源泉とその用途を明示するために、総現金収支報告書を作成していた<sup>11</sup>。

開業後、鉄道会社では、これまた同様に、配当可能利益算定の基準となる当期純利益を計算するために収益勘定が作成されるようになった<sup>12</sup>。しかしながら、鉄道会社は、総現

---

<sup>6</sup> 村田(1995), 76頁。

<sup>7</sup> 村田(1995), 76-77頁。

<sup>8</sup> 村田(1995), 78頁。

<sup>9</sup> 村田(1995), 80頁。

<sup>10</sup> 村田(1995), 96頁。

<sup>11</sup> Edwards(1985), p.24.

<sup>12</sup> Edwards(1985), p.24.

金収支報告書を資本勘定と改名したものの、運河会社と異なり、同会計報告書を閉鎖することが出来なかった。なぜならば、開業後も、固定資産の追加など資本勘定に記入する取引を必要としたからである<sup>13</sup>。

鉄道会社は、資本勘定を閉鎖出来なかったけれども、整合性のある財務報告書を作成することで、配当を利益のみから行ったことを、すなわち配当を資本から行っていないことを明示しようとした。したがって、開業後、資本勘定を開示し続けながら、同勘定残高と収益勘定残高を振り替えた会計報告書、すなわち後の一般貸借対照表を作成するようになったのである<sup>14</sup>。なお、ちょうど同じ頃、鉄道会社は、発生主義的な期間損益計算を行うようになるのだが、その際、一般貸借対照表は、新たに生じた発生主義的な勘定科目、具体的には、在庫勘定や減価償却にともなうファンデ勘定の記載先としても利用されるようになった。London and Birmingham鉄道会社（以下「L&BR」と略称）は、1837年6月期、資本勘定、収益勘定、CASH報告書（後の一般貸借対照表）を含む複会計システムで財務報告書を作成した。したがって、複会計システムを採用した最初の鉄道会社として位置付けられている<sup>15</sup>。

ただし、多くの鉄道会社は、L&BRに続いて即座に、複会計システムを採用するようになったわけではなかった。多くの鉄道会社は、一般貸借対照表の採用に躊躇していたのである。一般貸借対照表を作成せず、資本勘定および収益勘定のみからなる財務報告書を作成し続けた。これは、このような財務報告書が利益捻出を容易にしたからであった。当時、多くの鉄道会社が、収益に賦課すべき支出を資本に賦課する、あるいは資本から配当を行うなどしていたのである<sup>16</sup>。

しかしながら、1840年代後半、不況期に入ると、鉄道会社の財務状態は極端に悪化した。株主は、そのような状況が鉄道会社による不正会計によって引き起こされたと考えた。そこで、利益のみから配当を行うように、すなわち資本勘定を閉鎖するように要求するようになったのである。しかしながら、やはり、鉄道会社は資本勘定を閉鎖することは出来なかった。しかし、その代わりに、財務報告書の精緻化に努めた。一般貸借対照表を採用し、財務報告書の整合性を達成することにしたのである。こうして、多くの鉄道会社が複会計システムを採用することになった。また、同時に、発生主義的な期間損益計算も採用した<sup>17</sup>。

---

<sup>13</sup> Edwards(1995), p.28.

<sup>14</sup> Edwards(1985), pp.28-29.

<sup>15</sup> Edwards(1985), p.30.

<sup>16</sup> Wang(1918), pp.155-156.

<sup>17</sup> Edwards(1985), p.31.

このように、先行研究は、複会計システムで作成された整合性のある財務報告書が資本からの配当を防止し、調達資金を全て鉄道建設に充てることになったと、すなわち受託責任の遂行に役立ったと主張しているのである。

さらに、先行研究は次のように続ける。複会計システムで財務報告書を作成すると、資本的収入および資本的支出を資本勘定に、収益的資産と収益的負債を、すなわち将来の収益と費用を一般貸借対照表に記入することになり、結果、資本的支出と収益的支出を厳密に区別することにつながった。したがって、鉄道会社は、あえて資本勘定と一般貸借対照表を合体させて貸借対照表を作成することなく、両会計報告書を別々に作成し続けた、すなわち複会計システムで財務報告書を作成し続けたと主張しているのである<sup>18</sup>。

### 3. 19世紀中葉イギリスの複会計システム（LNWRの複会計システム）

しかしながら、一般貸借対照表採用後も、株主による資本勘定閉鎖要求は続いた。具体的には、L&BRの後身LNWRでは、1850年に入ると、株主による資本勘定の閉鎖の要求は一層、厳しくなったのである。これは次のような理由によると考えられる。

LNWRは、L&BR時代同様、一定の配当率達成を目標としていた。一方で、LNWRは、合併後しばらく、経営成績が良好でなかった。恐慌勃発後の経済不振により、収入が減少した<sup>19</sup>。また、鉄道会社であるLNWRは、公共性に配慮しなければならなかったため、運賃を引き下げなければならなかった。さらに、激化する競争に打ち勝たなければならず、拡張戦略を採っていた。これが、時折、過剰な投資、すなわち過剰な資本からの支出につながっていたのである。そして、株主は、このような戦略に反対していた。実は、当時の既存株主は、発行された新株を引き受ける義務があった。それ故に、恐慌勃発後の不況期、鉄道株価が下落し始めると、次第に、鉄道株を引き受けることに躊躇するようになったのである<sup>20</sup>。したがって、株主は、鉄道会社が新株を発行しないように、あるいは新株発行につながるような支出を行わないように、資本勘定の閉鎖を一層強く要求するようになったと考えられる<sup>21</sup>。

<sup>18</sup> Edwards(1985), pp.29-30.

<sup>19</sup> PRO RAIL 1110/269, 6/1847.

<sup>20</sup> 杉浦(1974), 76頁。

<sup>21</sup> 澤登(2005a), 105-107頁。

支出を資本勘定に記入することが一層困難になった LNWR は、それまで資本勘定に記入していた支出、具体的には追加に関する支出までも収益勘定に記入しなければならなくなった。しかしながら、一定の配当率の達成を目標としていた LNWR は、これらの支出を、一度に収益に賦課することが出来なかった。そこで、一旦、資産として扱い、将来の収益に割り当てることにした。具体的には、一旦、サスペンス勘定に記入しておき、同勘定残高を、每期一定の割合で、収益勘定に振り替えていくことにしたのである。19世紀イギリス鉄道会社では、固定資産に関する支出のうち、最初に、駅、車輛、不動産に関する支出が問題となり、その後、軌道に関する支出が問題となった。LNWR も、例外ではなく、最初、建造物、車輛、不動産などに関する支出が問題となった。1850年12月期、これらのためのサスペンス勘定が、すなわち建物・車輛・不動産勘定 (WORKS, STOCK, AND ESTATE Account) が導入されたのである。同勘定には、追加などそれまで資本勘定に記入してきた支出だけでなく、更新や修繕など収益勘定に記入すべき支出の一部もまた記入された<sup>22</sup>。

しかしながら、LNWR は、1853年6月期、建物・車輛・不動産勘定残高の一部を、さらに、翌期、残高全てを資本勘定に振り替えた<sup>23</sup>。LNWR は、このような会計処理を行った理由を、本来なら資本勘定に記入出来る支出を収益勘定に記入することは、すなわち固定資産の維持に必要な支出以外の支出も収益勘定に記入することは、現在の株主を、将来の株主に比較して、不公平に扱うことになるので適当ではないと判断したと説明している。さらに述べるならば、株主は、好況期に入り、株価が上昇すると、LNWR が支出を資本勘定に記入することに対して、それ程、反対しなかったと考えられる。また、次のような理由も考えられる。LNWR では、当該期、経営成績が悪化した。一方で、建設資金不足が解消されていた。また、1853年12月期には、新たな授權資本が認可されている。すなわち、LNWR は、建物・車輛・不動産勘定残高を収益勘定ではなく、資本勘定に振り替えやすい状況にあったと考えられる<sup>24</sup>。

当時の LNWR において、一般貸借対照表はサスペンス勘定の記載先であった。すなわち、資本勘定に計上すべきかあるいは収益勘定に計上すべきかを決定出来ない支出を計上しておく会計報告書として役立っていた。一方、資本勘定は、このような支出を資本勘定

---

<sup>22</sup> 澤登(2005a), 107-109頁。

<sup>23</sup> PRO RAIL 1110/269, 6/1853.

<sup>24</sup> 澤登(2005a), 109-110頁。

に振り替える際、建設資金有高が潤沢であることを明示出来た。すなわち複会計システムは、不規則な会計処理を行う際、そのような会計処理を行わざるを得ない状況の可視化によって、株主と状況を共有することを促した。結果、LNWRは、不規則な会計処理を行うことについて株主の理解を得やすかったと考えられる<sup>25</sup>。

#### 4. YNMRの財務報告実務の展開

##### 4.1. YNMR

YNMRは、1833年、YorkをLondonと直結するために、先にG. Stephensonによって起案されていたNorth Midland鉄道会社と接合する目的で発起された鉄道会社である。

YNMRの発起人は、当時、Yorkの市長であったG. Hudsonであった。Hudsonは、YNMRの大株主となり、1836年、議長に選ばれている。特に、1839年以降、経営者として、会社の経営に本格的に関与するようになった<sup>26</sup>。Hudsonは、1837年12月期から1845年12月期の間、取締役報告書の最後に署名を行っている。なお、Hudsonは、1849年5月17日、解雇されている。

YNMRの設立が認可されたのは、1836年のことである<sup>27</sup>。開通は、1839年5月のことである。ただし、これは部分開通であり、全線が開通したのは、1年後の1840年6月のことであった。当初、資本金は£370,000、予定されていた敷設距離は32マイルであった。これが、1845年から1847年の鉄道マニア期を経て、1848年、資本金£4,000,000、敷設距離260マイルにまで拡大することになる。

##### 4.2. Hudson時代の会計実務

YNMRでは、1836年8月10日、第1回目の株主総会が開催され、同日付で外部報告書が作成されている<sup>28</sup>。当該期の外部報告書は、取締役報告書であった。当該期の会計報告書は、末尾に添付される形ではなく、取締役報告書の中に挿入される形で公開された。

会計報告書は、総現金収支報告書であった。借方に収入が、貸方に支出が記載されてい

---

<sup>25</sup> 澤登(2005a)参照。

なお、LB&SCRにおいても同じような状況を確認出来る(澤登(2006))。

<sup>26</sup> McCartney and Arnold(2000), p.298.

<sup>27</sup> McCartney and Arnold(2000), p.298.

<sup>28</sup> ただし、本稿で取り上げた同外部報告書は、1848年12月期に編集されたものである。

る。具体的には、借方に保証金(仮株券発行による受入額)および失効株の10%が記載され、貸方に技師の給料、事務弁護士の給料、議会日、コンサルタント料、証人料および代理人料(Expenses of witnesses and deputation)、York and Leeds 鉄道会社の使用料、広告費、一般管理費が記載され、最後に手許有高が残高として明示されている。

1837年になると、建設が開始された。1837年6月期の総現金収支報告書には、建設請負会社に対する支払が、1837年12月期の総現金収支報告書には、土地や路盤建設に関する支出が記載されている。1838年12月期になると、支出のうち、鉄路に関する支出が最も大きくなった。

前述したように、YNMR は、1839年5月、開通したのであるが、その直後の1839年6月期の財務報告書は、総現金収支報告書のみであった。翌期の1839年12月期以降、総現金収支報告書に加え、収益勘定を作成するようになった。さらに、当該期以降、総現金収支報告書は、そのタイトルの直ぐ下に、サブタイトルとしての construct が付け加えられるようになった。これにより、同会計報告書の内容が、全収支を計上する総現金収支報告書から、資本的収支のみを計上する資本勘定へと変更されたことを確認出来る。そして、収益的収支、すなわち収益および費用は、収益勘定に計上されることになった。

さらに、当該期から、配当が開始されている。当該期の収益勘定によると、当該期の配当可能利益は£8,999 17s. 9d.となっている。同配当可能利益を原資として、当該期、1株あたり21s.、合計£7,035の配当が宣言されている。

また、興味深いことは、YNMR が、当該期、既に、外部報告書の中で、配当可能利益から配当額を控除した残り£1,964 17s. 9d.、すなわち繰越利益全額をファンドとすると宣言していたことである。YNMRは、開通当初から、費用削減に熱心であった。費用を収益の1/3以下に抑えることを目標にしていた。そして、実際、当該期、これを達成していたのである。上記のファンドは、将来、費用が収益の1/3を超えそうな場合、その超過額をまかなうために設定されたものであった。なお、当該期、設定されたファンドは、翌期、そのまま収益に振り戻されている。

YNMR は、その後も継続して、費用削減に努めた。しかしながら、1840年12月期、費用の収益に対する割合は41%となった。この状況はさらに悪化し、1844年12月期、同割合は44%となった。

ところが、驚くべきことに、1845年12月期、費用の収益に対する割合は37%にまで改善しているのである。そして、翌期のYNMR は、収益性が2倍になったとして、配当率を

10%にまで上昇させている。しかしながら、当時のイギリスでは、インフレが発生しており、実際には、YNMRが経営成績を劇的に改善させることは困難であったと予想される。

実は、このような経営成績の改善の裏には、Hudsonによる不正会計があったと考えられる。当時のHudsonは、社債利息、コークス、警備人の制服、保険料、枕木の取替といった本来なら収益に賦課すべき支出を資本に賦課することによって、配当可能利益を捻出していたのである<sup>29</sup>。なお、配当率10%は1847年12月期まで維持された。

その後、YNMRでは、経営成績が一層悪化した。1848年12月期には、費用の収益に対する割合は43%にまで上昇した。そして、このようなYNMRは、1849年に入ると、不正会計を一層押し進めることになった。具体的には、収益に賦課すべき支出を資本に賦課するだけでなく、そのような支出の簿外化を図る、さらには収益の過剰計上を行うなどし始めたのである。結果、YNMRでは、最終的に£68,036もの利益が捻出された<sup>30</sup>。YNMRのこのような不正会計の背後には何があったのであろうか。

1830年代後半から、イギリス経済は不況期に入った。一方で、前述したように、多くの鉄道会社が、投機を目的として、設立され、鉄道が同じ区間に重複して建設されることになった。輸送量が伸び悩む中、競争が激化し、YNMRは、期待したほど収益を獲得出来なかった。費用削減に努めていたけれども、その経営成績は良好でなかった。さらに次のような事情が重なったと考えられる。

YNMRでは、1836年12月期から、総現金収支報告書に株式(仮株券)の払込みが計上されるようになった。YNMRにおいても、他の鉄道会社同様に、当初の株式の払込みは、一度に行われず、分割で行われていた。すなわち、株主は、株式を引き受けても、額面全額を払い込む必要がなくなった。その一部を、要求に応じて、払い込めばよかった。逆に、YNMRは、株主に株式を引き受けてもらった後も、払込みを要求し続けなければならない状況にあった。

一方で、YNMRは、開通後も、追加して資金調達を行っていた。1839年6月期になると、借入れによる資金調達を開始した。1840年6月期には、社債発行によって資金調達を行った。借入れや社債発行で調達された金額は、小さくなく、時に、新たに調達された資金の半分に相当するほどであった。

<sup>29</sup> McCartney and Arnold(2000), pp.301-303.

<sup>30</sup> McCartney and Arnold(2000), pp.303-304.

<sup>31</sup> 杉浦(1974), 80頁。

YNMRが借入れや社債発行を行うようになったのは、当時、建設資金不足の状況にあったためである。1843年6月期には、Loan Noteによる借入れが行われている。Loan Noteによる借入れは、個別法で規定されていた上限を超えて借入れが行われていたことを示唆する<sup>31</sup>。それほどまでに、当時のYNMRの財政状態は逼迫していたのである。

YNMRの建設資金不足の状況は、当時の資本勘定からも窺える。1839年12月期以降、YNMRでは、建設のために必要となった資金、いわゆる資本的支出が、建設のために調達した収入、いわゆる資本的収入を上回っていた。このような状況は、1847年6月期をピークとして、1845年12月期から1848年12月期まで続いた（1841年6月期および12月期を除く）。なお、1848年時点での借入金総額は、資本金の1/3であった。

このような状況の中、当時のYNMRは、株主が期待する配当率10%を達成しなければならなかった。もちろん、これは更なる資金調達を円滑にするためでもあった。それ故に、YNMRは収益に賦課すべき支出を資本に賦課するなど不正会計を行うことになったと考えられる。そして、このことが、資本からの過剰な支出を促し、建設資金不足を一層悪化させることになったと思われる。

そして、こうしたLNMRの不正会計は、当時の整合性のない財務報告書により推し進められたと考えられる。LNMRの財務報告書は、開通後も、1849年12月期まで、資本勘定と収益勘定のみから構成されていた。資本勘定の残高および収益勘定の残高は、どの会計報告書にも振り替えられず、財務報告書の整合性は達成されていなかったのである。

加えて、1837年12月期以降、総現金収支報告書（後の資本勘定）は、省略して記載されるようになっていた。具体的には、前期までの収支は、借方、貸方いずれも、最初に、総額で、記載されるようになったのである。したがって、総現金収支報告書では、当該期、新たに行われた借入金の金額は確認出来るが、借入金総額は確認出来ない。

さらに述べるならば、当時のYNMRは、株主に対して、財務報告書を配布していなかったため、このことが、株主が不正会計を発見することを、およびYNMRの借入金総額を把握することを、一層困難にしていたのである。また、このような慣習のもと、株主は、YNMRの財政状態に対して敏感ではなかったと考えられる。

#### 4.3. 財務報告書の改善

前述したように、1840年代の後半、イギリス鉄道会社の中には、経営成績が伸び悩む中、不正会計を行って、ある一定の配当率を達成しようとしていたところが存在した。

YNMRもその中の1つであった。具体的には、固定資産を詐欺的に評価する、収益に賦課すべき支出を資本に賦課して利益を捻出する、あるいは資本から配当を行うなどしていたのである。そして、株主は、高配当に甘んじて、これを黙認していた<sup>32</sup>。しかしながら、やがて、このような鉄道会計に対して、規制の必要が叫ばれるようになった、1849年には、これを受けて、鉄道会計監査委員会が設置され、鉄道会社の不正会計に関する報告書が作成された。そして同報告書では、Hudsonによる不正会計が取り上げられていたのである。

このような中で、外部報告書が作成されなかった1849年6月期の翌期の1849年12月期、YNMRは、外部報告書の内容を詳細なものへと改善した。取締役報告書では、会計報告書ごとに、それぞれの勘定に計上された金額のうち、説明が必要だと考えられるものについて、なぜそのような金額になったのかを詳細に説明するようになった。財務報告書は、依然として、資本勘定および収益勘定から構成されており、整合性が達成されていなかったが、資本勘定および収益勘定には、従来より詳細な勘定科目が記載されるようになった。

さらに、ファンドが、減価償却費の計上とともに設定されるようになった。収益勘定貸方に、減価償却費に相当するAccount of Rail and Rolling Stock Renewal Fundの記載が確認出来る（図表1参照）。

また、当該期の外部報告書には、Manchesterの公共会計士Samuel E. Cottamにより作成された監査報告書が含まれている。当該期の監査報告書によると、YNMRは外部報告書の改善に加えて、会計実務システムの改善も行ったことが窺える。また、同外部報告書には、YNMRの資本的支出と収益的支出の厳密な区別に関する積極的な取組みが具体的に記載されている。具体的には、YNMRは、資本的支出と収益的支出の厳密な区別のために、資本勘定に計上する支出について、それが資本から行うべき支出であるかどうかについて、注意深い検査を事前に行った。さらに、資本勘定に計上する収支に関する帳簿と収益勘定に計上する収支に関する帳簿を分け、さらに代金の受取りおよび支払いを（おそらく可能な限り）銀行を介して行うようにした。

さらに、Cottamは、監査報告書の中で、一般貸借対照表の採用についても触れている。YNMRは、当該期、前期の貸借対照表を確認するのが遅れたため、Abstract Balance-

---

<sup>32</sup> Edwards(1985), p.34.



Sheet、すなわち一般貸借対照表を作成することが出来なかったと述べている。

#### 4.4. 複会計システムの採用

外部報告書を改善した翌期の1850年6月期、YNMRは、Cottamが監査報告書での述べていたように、一般貸借対照表を作成し始めた。すなわち、複会計システムで財務報告書を作成するようになったのである。これにより、YNMRでは、整合性のある財務報告書が作成されることになった（図表2参照）。同財務報告者には、資本勘定、そして両会計報告書の残高の振替先である一般貸借対照表が含まれている。

一般貸借対照表の借方には流動資産が記載されている。具体的には、現金、債権、有価証券などが記載されている。加えて、在庫勘定の記載も確認出来る。

一方の貸方には流動負債に加えて、資本勘定残高、収益勘定残高が記載されている。また、減価償却にともない設定されたファンドの計上先である Balance of Renewal Fund の記載を確認出来る。

#### 4.5. YNMRにおけるサスペンス勘定

さらに、YNMRは、1850年6月期、サスペンス勘定を採用している。当該期の一般貸借対照表借方には、サスペンス勘定 £84,446 14s. 5d. の記載を確認出来る（図表2参照）。

しかしながら、YNMRのサスペンス勘定は、LNWRおよびLB&SCRにおけるサスペンス勘定のように、一定の配当率達成を目的として、費用を望ましい水準にするために、支出を収益に賦課せず、一時的に資産として扱うために採用されたのではなかった。YNMRは、サスペンス勘定を、調査委員会が報告したHudsonの不正会計で捻出された利益累積額を計上しておくために使用していたのである。当該勘定残高は、当時既に解雇されていたHudsonにより弁済される予定であった。

一方で、YNMRの当時の取締役報告書では、LNWRおよびLBSCRの取締役報告書で見られた株主による資本勘定閉鎖要求を確認することが出来なかった。

### 5. 議論

YNMRは、比較的早期から、固定資産更新に関する支出のために、ファンドの会計を採用していた。ただし、この段階でのYNMRのファンドは、減価償却にともない設定さ





くとも1853年まで、株主から資本勘定を閉鎖するように要求されていなかった。YNMRの当時の株主は、他の鉄道会社に比較して、会社の財政状態に敏感でなかった可能性が大きい。これは、YNMRが資本不足を補う際、株主への新株発行による資金調達ではなく、借入れによる資金調達に依存していたためだと考えられる。YNMRは、当初から、LNWRおよびLB&SCRに比較して、調達資金に占める借入れの割合が大きかった。したがって、YNMRの株主は、そのような鉄道会社の株主ほどには、新株引受を要求されていなかったと考えられる。したがって、YNMRでは、不況期、鉄道株価が下落した時期であっても、LNWRおよびLB&SCRのように資本勘定閉鎖要求が見られず、LNWRおよびLB&SCRが費用化を延期するために（実際には資本化を延期、あるいは費用の資本化のために）必要とした、その役割でのサスペンス勘定を採用していなかったと考えられる。それ故に、少なくとも、当時のYNMRの一般貸借対照表が、LNMRおよびLB&SCRのように、資本勘定あるいは収益勘定どちらに計上すべきを決定出来ない支出の計上先として役立っていたとは言えない。

## 6. おわりに

本稿の目的は、YNMRの財務報告実務の展開を観察し、複会計システムが採用されたことを確認した上で、同社の複会計システムがどのような役割を果たしていたのかについて検討を行うことであった。

YNMRは、不正会計発覚後、財務報告書の精緻化を図り、その一環として、複会計システムを採用した。そして、同時に、YNMRは、ファンド勘定およびサスペンス勘定も採用した。

しかしながら、このような勘定の採用の背景は、LNWRやLB&SCRとは異なる。確かに、YNMRは、当時、支出を資本勘定に慎重に計上するようになっていた。しかしながら、当時のYNMRは、LNWRやLB&SCRで見られたように、資本勘定閉鎖を要求されていなかった。すなわち、LNWRやLB&SCRのように、サスペンス勘定が、資本からの支出を禁止されたため、資金を確保するため、あるいは費用化を延期するために採用されたのではなかった。むしろ、資本勘定への慎重な計上は、不正会計を防止するための取組み、具体的には資本的支出と収益的支出の厳密な区別に関する取組みの一環として行われていたと考えられる。したがって、少なくとも1854年までの外部報告書の検討からは、

YNMRの複会計システムが、LNWRおよびLB&SCR同様の役割、すなわち不規則な会計処理を行う際、その透明性を明示するのに役立っていたとは言えない。ただし、1855年以降については、その可能性を否定することは出来ない。更なる検討は、次の課題としたい。

#### 参考文献

- 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。
- 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。
- 澤登千恵(2005a),「London and North Western鉄道会社における資本勘定記入制限の問題」国民経済雑誌,第192巻,第1号,99-118頁。
- (2005b),「London & Birmingham鉄道における配当可能利益算出の問題」,村田直樹編著『企業会計の歴史的諸相』創成社,53-91頁。
- (2006),「London, Brighton and South Coast鉄道会社におけるサスペンス勘定および一般貸借対照表の採用」高松紀要,第47号,65-99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。
- 西山芳喜(1995),『監査役制度論』中央経済社。
- 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』日本経済評論社。
- 山浦久司(1993),『英国株式会社会計制度論』白桃書房。
- 湯沢 威(1988),『イギリス鉄道経営史』日本経済評論社。
- 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.
- (1966), “The Origin and Evolution of Nineteenth-Century Asset Accounting,” *Business History Review*, Vol.40, No.1, pp.1-23.
- 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.
- Cain, P. J. and Hopkins, A. G.(1993), *British Imperialism: Innovation and Expansion 1688-1914*, London (竹内幸雄・秋田茂訳(1997),『ジェントルマン資本主義の帝国I・II』名古屋大学出版会)。
- 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*, 2 vols., New York and London.
- (1986), “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.(1972), “Captain Mark Huish: a Pioneer in the Development of Railway Management,” *Business History*, Vol.12, No.1, pp.46-58.
- 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.
- 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, 1956, pp.138-161 (reprinted ed., New York, 1978).
- Reed, M.C.(1975), *Investment in Railways in Britain, 1820-1844*, London.
- Wang, C. C.(1918), *Legislative Regulation of Railway Finance in England*, New York.

高松大学紀要  
第 50 号

平成20年 9 月25日 印刷  
平成20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