

英国鉄道会社における資本勘定の閉鎖と再開設

— LBSC鉄道会社の会計報告書を中心に —

澤 登 千 恵

Closure and Reopening of Capital Account in British Railway Companies

— Evidence on Financial Reports of London Brighton
and South Coast Railway Company —

Chie Sawanobori

Abstract

Edwards [1985] argued that the closure of the capital account was much more difficult for railway companies than for canal companies. Because railway companies needed to purchase additional rolling stocks and raise additional capital. However London Brighton and South Coast Railway Company closed the capital account, and opened again. It is the purpose of this paper to explain why it became the practice of London Brighton and South Coast Railway Company to close capital account and open again.

Key words : Capital Expenditure, Closure of Capital Account, Reopening of Capital Account.

1. はじめに

鉄道以前から輸送手段として発達していた運河会社は、株式や社債を利用して調達した資金とその用途を示す資本勘定を閉鎖し、その後公表しないことで（資本勘定に手を付けずと示すことで）、調達した資金を運河建設以外に使用しないことを証明した。19世紀の英国鉄道会社は、この慣例を継承するように株主から要求された。

しかし、資本勘定が追加して調達した資金を計上する場所であり、同時に追加購入した車輛を計上する報告書であることから、先行研究では、鉄道会社は当該報告書を閉鎖することができなかったと主張されてきた。

しかし例外的に、当時の鉄道会社の中には資本勘定の閉鎖を実施し、その後再び開設し

たところがある。その鉄道会社がLondon Brighton and South Coast Railway Company（以下「LBSC鉄道会社」と略称）である。ただしLBSC鉄道会社が実施した資本勘定の閉鎖の実務は、閉鎖後も資本勘定を公表し続けた点で、運河会社の実務と異なる。

そこで本論では、LBSC鉄道会社は、鉄道会社にとって実施できないと主張されてきた資本勘定の閉鎖をどの様に行なったのか、またその目的はどの様なものであったのか（運河会社同様に調達した資金を事業の建設以外に使用しないことを証明することであったのか）、この2点について、LBSC鉄道会社の一定期間の財務諸表を観察しながら、考察することを目的とする。加えて、この2点以外に観察によって確認できた事実についても明示していく。

本論の構成として、最初にLBSC鉄道会社の財務諸表の変遷を観察し、資本勘定の閉鎖がどの様に行われたのかを確認する。次に財務諸表におけるLBSC鉄道会社会長の見解から、資本勘定の閉鎖、そしてそれが再び開かれた目的を確認する。

結論として、LBSC鉄道会社の財務諸表の変化と資本勘定の閉鎖の実務は（図表1）の様にとまとめられる。

ただし図表では、損益計算書に相当する報告書であるREVENUE ACCOUNT（もしくはSTATEMENT of REVENUE ACCOUNT）については全期間にわたって公表されたため省略し、財政状態を示す報告書の変遷のみを示した。また紙面の都合上、資本勘定に相当するCAPITAL ACCOUNT（もしくはSTATEMENT of CAPITAL ACCOUNT）はCAPITAL a/cと略称した（以下その他の図表においてもACCOUNTはa/cと略称する）。

LBSC 鉄道会社は、1848年6月期に複会計システムを採用した後、1850年6月期には、将来の固定資産の購入に備えて利益から留保したFUNDを計上するRESERVED FUND（報告書）を財務諸表に導入する。

1852年6月期には、資本勘定の閉鎖を実施し、加えてSINKING FUND（報告書）に資本勘定を締め切ったことで当該報告書に計上出来なかった固定資産を計上し、これを公表した。ただし1853年12月期に、資本勘定が再び開かれることになり、同時にSINKING FUND（報告書）の公表は廃止されている。

更に1856年6月期には、軌道改良に関する支出を計上するPERMANENT WAY IMPROVEMENT ACCOUNTが導入される。後半の2つの報告書SINKING FUND（報告書）とPERMANENT WAY IMPROVEMENT ACCOUNTに計上された金額は、将来にわたって、収益に賦課される予定であった。

図表1 財政状態を示す財務諸表様式の変遷と資本勘定の閉鎖

1846/12	CAPITAL a/c	
1847/6		
1847/12		
1848/6	CAPITAL a/c, ABSTRACT OF BALANCE SHEET (複会計システム採用)	
1848/12		
1849/6		
1849/12		
1850/6	CAPITAL a/c, RESERVED FUND, ABSTRACT OF BALANCE SHEET	
1850/12		
1851/6		
1851/12		
1852/6	CAPITAL a/c, SINKING FUND, RESERVED FUND, ABSTRACT OF LEDGER BALANCES (資本勘定の閉鎖)	
1852/12		
1853/6		
1853/12	CAPITAL a/c, RESERVED FUND, ABSTRACT OF LEDGER BALANCES (資本勘定の再開設)	
1854/6		
1854/12		
1855/6		
1855/12		
1856/6	CAPITAL a/c, RESERVED FUND, PERMANENT WAY IMPROVEMENT a/c, ABSTRACT OF LEDGER BALANCES	

LBSC鉄道会社の資本勘定の閉鎖は、一定の金額を超えて購入した固定資産について追加購入資産としてSINKING FUND (報告書) の借方に計上し、将来はこの金額を収益に賦課することによって実施された。つまり資本的支出はSINKING FUND (報告書) に計上し、これらの購入に必要な資金には収益的収入を充てることで、資本勘定に関する計上を回避したのである (ただし一部、社債に関する償還と借入れは続けられ、この収支についてののみ資本勘定への計上が続けられている)。

そして資本勘定閉鎖の目的は、資本からの配当を行わないことを証明するだけでなく、新たな建設に必要な資金を、株式発行による資金調達に依存せず、収益に賦課することを目指したためであったと言える。これは1840年代後半に鉄道株主が、鉄道会社にとって大きな資本的支出が負担になっていると考え、資本的支出の制限を要求したからであ

た¹。

また、締め切った資本勘定を再び開設した理由として、当時の鉄道会社の一般的な会計実務に合わせる以外にも、LBSC鉄道会社にとって収益力を拡大する際に資本的支出が増大することが必至で、これを収益に賦課することが不可能であったため、当該鉄道会社は、再び株式を利用した資金調達に依存することを決定したことが考えられる。

2. LBSC鉄道会社における財務諸表の変遷

2-1 複会計システム採用前期の財務諸表（1847年12月）

LBSC鉄道会社は、1846年7月27日、London and Brighton鉄道会社が、London and Croydon鉄道会社と合併して法人化した鉄道会社である²。したがって同鉄道会社の最初の財務諸表は1846年12月31日付の報告書となる³。

ここでは財務諸表の中でも、特に財政状態を示す報告書に焦点を当て、その変遷を観察することにする。

19世紀英国鉄道会社は、6ヶ月を一会計期間として6月期と12月期の財務諸表を作成していた。LBSC鉄道会社も、例外ではない。

LBSC鉄道会社は、1847年6月期の財務諸表から複会計システムを採用することになる。そこでまず1847年12月期の財務諸表と1848年6月期の財務諸表を観察することで、LBSC鉄道会社が複会計システムを採用したことを確認する。

最初に1847年12月期の財務諸表を確認する。1847年12月期の財務諸表は、複会計システムが採用される前の期の財務諸表であり、STOCK & SHARES & MORTGAGE ACCOUNT, STATEMENT OF CAPITAL ACCOUNT, REVENUE ACCOUNTから構成されている。

STOCK & SHARES & MORTGAGE ACCOUNT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。

STATEMENT OF CAPITAL ACCOUNTは、借方に土地や車輛などの固定資産、貸方に株式や社債が計上されている。つまり資本勘定に相当する報告書である。

¹ Pollins [1956a], pp. 349–350.

LBSC鉄道会社以外に、資本的支出の制限を実施した会社は次のとおりである。London and South Western鉄道会社、London and North Western鉄道会社、Midland鉄道会社、Edinburgh and Glasgow鉄道会社、South Eastern鉄道会社 (Pollins [1956a], p. 350)。ただしこれらの会社の中で、実際に資本勘定を締め切るまでに至ったかどうかは記されていない。ただしPollins [1956a]は、交通量が増大し、その設備が拡大される必要があると、資本勘定を締め切ることは全く不可能であったと主張する (Pollins [1956a], p. 350)。

² London and Croydon鉄道会社は1835年、London and Brighton鉄道会社は1837年、認可を受けた鉄道会社である (Ellis [1960], p. 17)。

³ Public Record Office RAIL 1110/285, 1846.

図表2 1847年12月期のSTATEMENT OF CAPITAL ACCOUNT

STATEMENT OF CAPITAL ACCOUNT (£ s.d.)

固定資産 (本線・支線・議会費)	6,087,821 12 8	株式・社債・借入金 残高	××× 78,741 16 1
	6,087,821 12 8		6,087,821 12 8

REVENUE ACCOUNTは借方に修繕費などの費用が、貸方に運賃収入などの収益が計上されている。つまり現在の損益計算書に相当する報告書である。

このうち財政状態を示す報告書は、STATEMENT OF CAPITAL ACCOUNTである。以下、その様式を確認する。

LBSC鉄道会社のSTATEMENT OF CAPITAL ACCOUNTは、借方残高となっているが、この残高はどの報告書にも振り替えられていない。よって1847年12月期の財務諸表は、複会計システムに従って作成されたものではないと言える。

2-2 複会計システムの採用 (1848年6月期)

次に1848年6月期の財務諸表を確認する。1848年の財務諸表は、複会計システムが採用された期の財務諸表であり、STOCK and SHARES and MORTGAGE ACCOUNT (授権資本を詳細に明示する報告書)、STATEMENT OF CAPITAL ACCOUNT (資本勘定に相当する報告書)、REVENUE ACCOUNT (損益計算書に相当する報告書)、ABSTRACT OF BALANCE SHEETから構成されている。

一般貸借対照表は通常General Balance Sheetの和訳であるが、LBSC鉄道会社のABSTRACT OF BALANCE SHEETも、一般貸借対照表と同様、資本勘定に相当する報告書であるSTATEMENT OF CAPITAL ACCOUNTの残高および当該報告書に計上されない流動資産・負債を計上する報告書であるため、一般貸借対照表であると言える。よって、当期の財務諸表には、資本勘定と一般貸借対照表に相当する報告書が含まれており、1848年6月期の財務諸表は複会計システムに従って作成されたものである。

このうち財政状態を示す報告書は、STATEMENT OF CAPITAL ACCOUNTとABSTRACT OF BALANCE SHEETであり、その様式を確認する。

1848年6月期のSTATEMENT OF CAPITAL ACCOUNTは、貸方残高となっており、この残高がABSTRACT OF BALANCE SHEETの貸方に振り替えられている。

図表3 1848年6月期のSTATEMENT OF CAPITAL ACCOUNTとABSTRACT OF BALANCE SHEET

STATEMENT OF CAPITAL ACCOUNT (£ s.d.)

固定資産	×××	株式・社債・借入金	6,310,776 1 3
(本線・支線・議会費)	×××		
残高	25,964 0 3		
	6,310,776 1 3		6,310,776 1 3

ABSTRACT OF BALANCE SHEET (£ s.d.)

現金	×××	CAPITAL a/c残高	25,964 0 3
在庫	×××	REVENUE a/c残高	77,978 1 9
前払費用	×××	未払金	×××
その他	×××	短期借入金	×××
	179,396 7 2		179,396 7 2

ABSTRACT OF BALANCE SHEETは、借方にはBankerの手許にある現金や、在庫、前払金、貸付金、未収利息などが、貸方には、STATEMENT OF CAPITAL ACCOUNT, REVENUE ACCOUNTの残高、コントラクターに対する未払金⁴、未払配当金・利息、未払所得税、短期借入金が計上されている。

REVENUE ACCOUNTの残高に当期の配当金が含まれることから、ABSTRACT OF BALANCE SHEETの未払配当金は、1847年12月期以前の配当金の未払分である。

2-3 RESERVED FUND (報告書) の導入 (1850年6月期)

次に1850年6月期の財務諸表を確認する。1850年6月期の財務諸表は、固定資産の将来の支出増大を理由に利益から留保した金額を計上するRESERVED FUND (報告書) が導入された期の財務諸表である。

主な報告書は、STOCK AND SHARES ACCOUNT (授権資本の詳細を明示する報告書)、CAPITAL ACCOUNT (資本勘定に相当する報告書)、REVENUE ACCOUNT (損益計算書に相当する報告書)、RESERVED FUND (報告書)、ABSTRACT OF BALANCE SHEET (一般貸借対照表に相当する報告書) となっている。

RESERVED FUND (報告書) は、貸方に前期の処分可能利益から積み立てられたFUND

⁴ コントラクターは、鉄道会社から鉄道建設を請け負う鉄道建設請負業者のことである。

と、それを運用したことによって発生した受取利息が計上されている。

当期以降の財務諸表は、従来の財務諸表と比較して、一層詳細なものとなっている。つまり財務諸表は、主な報告書以外に、CAPITAL ACCOUNTの詳細な説明（社債）、REVENUE ACCOUNTの詳細な説明（軌道・駅部門、蒸気機関車部門、客車・貨車部門、乗客輸送部門、貨物輸送部門、一般関係費、支払利息ごと）を記した諸表を含んでいる。

このうち財政状態を示す主な報告書は、CAPITAL ACCOUNT, RESERVED FUND（報告書）、ABSTRACT OF BALANCE SHEETであり、その様式を確認する。

当期のCAPITAL ACCOUNTは、借方残高となっており、この残高がABSTRACT OF BALANCE SHEETの借方に振り替えられている。

RESERVED FUND（報告書）は、前述したように、固定資産の将来の支出増大を理由に利益から留保したFUNDを計上する報告書である。RESERVED FUND（報告書）の貸方には、前期の利益から留保した金額と、これに関する受取利息が計上され、この貸方残高はABSTRACT OF BALANCE SHEETの貸方に振り替えられている。

ABSTRACT OF BALANCE SHEETは、借方にはCAPITAL ACCOUNTの残高、Bankerの手許にある現金や在庫、前払金などが、貸方には、REVENUE ACCOUNT（損益計算書に相当する報告書）の残高、コントラクターに対する未払金、未払配当金・利息、未払所得税、短期借入金（Temporary Loans）、RESERVED FUND（報告書）の残高が計上されて

図表 4 1850年6月期のCAPITAL ACCOUNT, RESERVED FUND, ABSTRACT OF BALANCE SHEET

CAPITAL ACCOUNT (£ s.d.)

当期までに固定資産に充てられた支払い	×××	株式・社債	×××
		残高	<u>24,145 0 3</u>
当期の固定資産に充てられた支払い (車輛・軌道・支線)	×××		
	<u>7,150,574 3 10</u>		<u>7,150,574 3 10</u>

RESERVED FUND (£ s.d.)

残高	<u>15,304 3 5</u>	前期REVENUE a/c から の振替え	×××
		受取利息	×××
	<u>15,304 3 5</u>		<u>15,304 3 5</u>

ABSTRACT OF BALANCE SHEET (£ s.d.)

CAPITAL a/c残高	24,145 0 6	REVENUE a/c残高	69,348 11 5
現金	×××	未払配当金, 未払利息	×××
在庫	×××	未払金	×××
未収収益	×××	未払所得税	×××
貸付金	×××	短期借入金	×××
		RESERVED FUND残高	15,303 5
	183,650 9 3		183,650 9 3

いる。

REVENUE ACCOUNTの残高に、当期の配当金が含まれることから、ABSTRACT OF BALANCE SHEETの未払配当金は、1849年12月期以前の配当金の未払分である。

2-4 資本勘定 (CAPITAL ACCOUNT) の閉鎖 (1852年6月期)

次に1852年6月期の財務諸表を確認する。1852年6月期の財務諸表は、資本勘定が閉鎖された直後の財務諸表である。

主な報告書は、STOCK AND SHARES ACCOUNT (授權資本の詳細を明示する報告書)、CAPITAL ACCOUNT (資本勘定に相当する報告書)、SINKING FUND (報告書)、REVENUE ACCOUNT (損益計算書に相当する報告書)、RESERVED FUND (報告書) 固定資産の将来の支出増大を理由に利益から留保したFUNDを計上する報告書)、ABSTRACT OF LEDGER BALANCES (一般貸借対照表に相当する報告書) となっている。SINKING FUND (報告書) には、£7,200,000を超えて追加購入した固定資産を計上していた。£7,200,000という数値は、資本勘定を締め切ることを提案した1849年6月期までに認可を受けていた授權資本額である。前期の財務諸表の中でLBSC鉄道会社は、株式の発行によって調達する資金は£7,200,000以下に留めることを宣言していた。SINKING FUND (報告書) の借方には、£7,200,000を超えて追加購入した固定資産が計上されている。

一般貸借対照表に相当する報告書は、1852年6月期よりABSTRACT OF LEDGER BALANCESと名称が変更されている。

このうち財政状態を示す主な報告書は、CAPITAL ACCOUNT, SINKING FUND (報告書)、RESERVED FUND (報告書)、ABSTRACT OF LEDGERBALANCESである。以下、その様式を確認する。

当期のCAPITAL ACCOUNTは、貸方残高となっており、この残高がABSTRACT OF

LEDGER BALANCESの貸方に振り替えられている。同時に£7,200,000を超えて購入された固定資産は、CAPITAL ACCOUNTの借方から控除され、SINKING FUND（報告書）の貸方へと振り替えられている。

SINKING FUND（報告書）の借方残高は、ABSTRACT OF LEDGER BALANCESの借方に振り替えられている。

RESERVED FUND（報告書）の貸方残高は、ABSTRACT OF LEDGER BALANCESの貸方に振り替えられている。

ABSTRACT OF LEDGER BALANCESは、借方には、SINKING FUND（報告書）残高、Bankerの手許にある現金、在庫、売れ残った土地や固定資産、RESERVED FUNDの信託

図表5 1852年6月期のCAPITAL ACCOUNT, SINKING FUND, RESERVED FUND, ABSTRACT OF LEDGER BALANCES

CAPITAL ACCOUNT (£ s.d.)

当期までの固定資産支払いに充てられた支払い	×××	株式・社債	7,226,542 16 4
当期固定資産に充てられた支払い (車輛・軌道・支線)	×××		
SINKING FUNDへの振替え	-47,960 18 8		
残高	<u>26,542 16 4</u>		
	7,226,542 16 4		<u>7,226,542 16 4</u>

SINKING FUND (£ s.d.)

新しく購入した車輛など	×××	残高	<u>47,960 18 8</u>
新しく建設した側線など	×××		
	47,960 18 8		<u>47,960 18 8</u>

RESERVED FUND (£ s.d.)

残高	<u>37,417 7 7</u>	前期RESERVED FUND 残高	×××
		前期REVENUEa/cからの 振替え	×××
		上記の受取利息	×××
	37,417 7 7		<u>37,417 7 7</u>

ABSTRACT OF LEDGER BALANCES (£ s.d.)

SINKING FUND残高	47,960 18 8	CAPITAL a/c残高	26,542 16 4
現金	×××	REVENUE a/c残高	74,324 4 11
売れ残りの土地や資産	×××	未払配当金, 未払利息	×××
在庫	×××	未払金	×××
その他	×××	未払所得税	×××
預金	×××	達成できなかった土地購入 (に関する支出)	×××
		その他	×××
		RESERVED FUND残高	37,417 7 7
		慈善・保険に関する引当金	×××
	267,748 13 4		267,748 13 4

金などが、貸方には、CAPITAL ACCOUNTとREVENUE ACCOUNTの残高、未払配当金・利息、未払所得税、優先株式と社債に関する1852年6月30日までの未払利息、完了していない土地の購入 (に関する支出)、RESERVED FUND (報告書) の残高、慈善に関する引当金、保険に関する引当金などが計上されている。

REVENUE ACCOUNTの残高に、当期の配当金が含まれることから、ABSTRACT OF LEDGER BALANCESの未払配当金は、1851年12月期以前の配当金の未払分である。

2-5 CAPITAL ACCOUNT閉鎖の取止め (1853年12月期)

次に1853年12月期の財務諸表を確認する。1853年12月期の財務諸表は、締め切られていたCAPITAL ACCOUNTが再び開かれ、同時にSINKING FUND (報告書) が廃止された期の財務諸表である。

主な報告書は、STOCK AND SHARES ACCOUNT (授權資本の詳細を明示する報告書)、CAPITAL ACCOUNT (資本勘定に相当する報告書)、REVENUE ACCOUNT (損益計算書に相当する報告書)、車輛数に関する報告書、RESERVED FUND (報告書) (固定資産の将来の支出増大を理由に留保した利益を計上する)、ABSTRACT OF LEDGER BALANCES (一般貸借対照表に相当する報告書) となっている。

車輛数に関する報告書は、1852年12月期に所有していた車輛に、1853年に建造した車輛を加え、1853年に壊れた車輛を差し引く形で、1853年12月期に所有している車輛数を明示している。ただし当該報告書は、金額を単位としていないため、財政状態を示す報告書には加えないこととする。

よって財政状態を示す主な報告書は、CAPITAL ACCOUNT, RESERVED FUND（報告書）、ABSTRACT OF LEDGER BALANCESであり、以下その様式を確認する。

当期のCAPITAL ACCOUNTは、これまで締め切られていたのであるが、再び開かれることになった。その結果、SINKING FUND（報告書）が廃止され、CAPITAL ACCOUNTの借方に、前期の固定資産に加えて、前期のSINKING FUND（報告書）の残高、当期に購入した固定資産が計上され、借方残高となっている。この借方残高はABSTRACT OF

図表6 1853年12月期のCAPITAL ACCOUNT, RESERVED FUND,
ABSTRACT OF LEDGER BALANCES

CAPITAL ACCOUNT (£ s.d.)

当期までに固定資産に充てられた支払い	×××	株式・社債 残高	×××
SINKING FUND残高からの振替え	206,848 17 2		82,724 2 10
当期の固定資産に充てられた支払い（車輛・軌道・支線）	×××		
	7,523,466 19 2		7,523,466 19 2

RESERVED FUND (£ s.d.)

軌道の更新（前期分）	5,088 17 1	前期RESERVED FUND 残高	×××
軌道の更新（当期分）	7,006 6 2	受取利息	×××
残高	37,759 2 5		
	49,854 5 8		49,854 5 8

ABSTRACT OF LEDGER BALANCES (£ s.d.)

CAPITAL a/c残高	82,724 2 10	REVENUE a/c残高	150,457 19 4
現金	×××	未払配当金, 未払利息	×××
預金	×××	未払所得税	×××
売れ残った土地や資産 在庫	×××	達成できなかった土地購入 その他	×××
その他	×××	RESERVED FUND残高	37,759 2 5
	341,632 6 6	慈善・保険に関する引当金	×××
			341,632 6 6

LEDGER BALANCESの借方に振り替えられている。

RESERVED FUND（報告書）の貸方残高は、ABSTRACT OF LEDGER BALANCESの貸方に振り替えられている。

ABSTRACT OF LEDGER BALANCESは、借方には、CAPITAL ACCOUNTの残高、Bankerの手許にある現金、預金、売れ残った土地や固定資産、蒸気機関車および在庫が、貸方には、REVENUE ACCOUNTの残高、未払配当金・利息、優先株式と社債に関する1853年12月31日までの未払利息、未払所得税、完了していない土地の購入（に関する支出）、RESERVED FUND（報告書）の残高、慈善に関する引当金、保険に関する引当金などが計上されている。

REVENUE ACCOUNTの残高に、当期の配当金が含まれることから、ABSTRACT OF LEDGER BALANCESの未払配当金は、1853年6月期以前の配当金の未払分である。

2-6 PERMANENT WAY IMPROVEMENT ACCOUNTの導入（1856年6月期）

次に1856年6月期の財務諸表を確認する。1856年6月期の財務諸表は、当期以降の軌道改良に関して支出された金額を計上するPERMANENT WAY IMPROVEMENT ACCOUNTが導入された期の財務諸表である。

主な報告書は、STOCK AND SHARES ACCOUNT（株式の詳細を明示する報告書）、CAPITAL ACCOUNT（資本勘定に相当する報告書）、REVENUE ACCOUNT（損益計算書に相当する報告書）、RESERVED FUND（固定資産の将来の支出増大を理由に留保した利益を計上する報告書）、PERMANENT WAY IMPROVEMENT ACCOUNT、ABSTRACT OF LEDGERBALANCES（一般貸借対照表に相当する報告書）となっている。

当期から導入されたPERMANENT WAY IMPROVEMENT ACCOUNTには、1856年6月30日までの半年間の軌道に関する支出が計上され、FUND残高から振り替えた金額と、修繕費としてREVENUE ACCOUNTに賦課する金額が控除されている。

財政状態を示す主な報告書は、CAPITAL ACCOUNT、RESERVED FUND（報告書）、PERMANENT WAY IMPROVEMENT ACCOUNT、ABSTRACT OF LEDGER BALANCESであり、その様式を確認する。

当期のCAPITAL ACCOUNTは、借方残高であり、この残高はABSTRACT OF LEDGER BALANCESの借方に振り替えられている。

RESERVED FUND（報告書）は、固定資産の将来の支出増大を理由に留保した利益を計

上する報告書である。貸方には、これまで積み立てられてきた金額と、これに関する受取利息が計上されていたが、借方には、この金額が全額、半年間の軌道の更新に充てられたことが明示されている。

PERMANENT WAY IMPROVEMENT ACCOUNTは、前述したように、1856年6月30日までの半年間の軌道に関する支出から、RESERVED FUND（報告書）残高から充当する金額と、修繕費としてREVENUE ACCOUNTに賦課する金額を控除する形で、借方残高になっている。この借方残高はABSTRACT OF LEDGER BALANCESの借方に振り替えられている。

ABSTRACT OF LEDGER BALANCESは、借方には、CAPITAL ACCOUNTの残高、Banker

図表7 1856年6月期のCAPITAL ACCOUNT, RESERVED FUND,
PERMANENT WAY IMPROVEMENT ACCOUNT

CAPITAL ACCOUNT (£ s.d.)

当期までに固定資産に充てられた支払い	×××	株式・社債	×××
当期の固定資産に充てられた支払い (議会費, 橋, 側線)	×××	残高	33,646 1 11
	7,784,661 2 4		7,784,661 2 4

RESERVED FUND (£ s.d.)

軌道の更新	4,783 2 5	前期RESERVED FUND	×××
		残高	×××
		上記の受取利息	×××
	4,783 2 5		4,783 2 5

PERMANENT WAY IMPROVEMENT ACCOUNT (£ s.d.)

当期の支払い	×××	残高	7,575 12 6
RESERVED FUNDからの振替え	-4,783 2 5		
維持費	-3,019 12 6		
	7,575 12 6		7,575 12 6

ABSTRACT OF LEDGER BALANCES (£ s.d.)

CAPITAL a/c残高	33,046	1	11	REVENUE a/c残高	115,682	16	9
現金		×××		未払配当金, 未払利息		×××	
売れ残った土地や資産		×××		未払所得税		×××	
在庫		×××		達成できなかった土地購			
その他		×××		入 (に関する支出)		×××	
IMPROVEMENT a/c残高	7,575	12	6	その他		×××	
				慈善と保険に関する引当金		×××	
	278,804	1	1		278,804	1	1

の手許にある現金、売れ残った土地や固定資産、蒸気機関車および石炭などの在庫、IMPROVEMENT ACCOUNT残高などが、貸方には、REVENUE ACCOUNTの残高、未払配当金・利息、優先株式と社債に関する1856年6月30日までの未払利息、未払所得税、完了していない土地の購入 (に関する支出)、慈善に関する引当金、保険に関する引当金などが計上されている。

REVENUE ACCOUNTの残高に、当期の配当が含まれることから、ABSTRACT OF LEDGER BALANCESの未払配当金は、1855年12月期以前の配当金の未払分である。

3. 財務諸表の変遷の背景

3-1 複会計システム採用と粉飾に関する潔白の証明

本節では、財務諸表様式変遷の裏にある背景を、財政状態と経営成績、および会長の見解から描写するとともに、LBSC鉄道会社では資本勘定の閉鎖という実務をどの様に捉えていたのかを確認することにする。

財政状態を測定する指標として、当座比率、運転資本、固定長期適合率を使用する。

当座比率 (= 当座資産 / 流動負債 × 100 (%)) は、企業の短期的な支払能力を評価するための比率の一つであるが、支払期限までに換金できる保証が高い当座資産を分子にして計算するため、より確実な指標であることから採用した。

一方の運転資本 (= 流動資産 - 流動負債) は、企業の支払能力を評価する際には企業の「規模」自体も重要な要素であるため、これを考慮できる指標であることから採用した。

固定長期適合率 (= 固定資産 / (資本合計 + 固定負債) × 100 (%)) は、長期安定性を評価するための比率の一つである。固定資産に投下されている資金は、返済義務のない

自己資本からだけでなく社債の発行や借入金によっても充当されている。これらの長期資金を提供している債権者は、株主と同様に企業の存続を支援する。よってこうした実質的な背景をより適切に反映するため、資本合計と固定負債の合計を分母にして計算する経営成績を測定する指標である固定長期適合率を採用した。

LBSC鉄道会社のRESERVED FUNDは、処分可能利益から利益処分の形で積み立てられることから、資本に区分することにする。

経営成績を測定する指標として、総資本事業利益率、収益増加率、費用増加率を採用する。

総資本事業利益率（＝事業利益⁵／（負債・資本合計平均値）×100（％））は、収益性、つまり企業活動全体としての資金の運用成績を評価するため、採用した⁶。

収益増加率と費用増加率は、LBSC鉄道会社については当期収益（費用）を前々期収益（費用）と比較したものである。これはLBSC鉄道会社が、6月期と12月期との間に格差があるという、つまり12月の輸送活動の方が6月期の輸送活動よりも大きいという特徴を持つためである。また増加率の採用は、上記の収益性の減少が、収益の減少によるものなのか、あるいは費用の増大によるものなのかを推測するために、採用した。

まず、最初に複会計システムが採用された1848年6月期の背景を確認する。

1848年6月期の財務諸表では、財政状態を示す報告書として、CAPITAL ACCOUNTに加えて、流動資産・負債、その他の報告書の残高を計上するABSTRACT OF BALANCE SHEETが採用されている。

1848年6月期の財政状態は、当座比率48％、運転資本が£26,813であるのに加えて、固定長期適合率が100％となっている。固定長期適合率は前期と比較して1％の減少となっている。

経営成績は、総資本事業利益率1％となっている。

1848年6月期の複会計システムの採用については、1848年4月に開催された臨時の株主総会で、Parsons会長が触れている。

Parsons会長は、それまでの粉飾の疑惑を払拭するべく、LBSC鉄道会社の会計実務を調査する委員会を設置した結果、その調査結果からはLBSC鉄道会社の会計実務は有能な会計士のアドバイスによって保証されるものであること、（資本からの配当を行っていない

⁵ 当期収益－当期費用。

⁶ 須田・佐藤 [2001], 208－227頁。

ことを証明するために資本勘定の閉鎖を検討していたが) 資本勘定を締め切ることは不可能であること、その代わりにABSTRACT OF BALANCE SHEETを採用することを主張した。

「2月14日に開催された株主総会の決議に基づいて、財務諸表の状態と会計実務に関する調査を行った。調査によれば、財務諸表だけでなく帳簿記入に関するシステムをも支援するための会計士が雇われ、LBSC鉄道会社の財務諸表と帳簿記入の実務は、株主に保証できるものである。会計士は明確な方法で帳簿記入を実施している。次期以降、財務諸表にはABSTRACT OF BALANCE SHEETを導入することにする⁷⁾」。

LBSC鉄道会社が、資本勘定を閉鎖することができない理由について、Parsons会長は、取締役の中には反対するものもいるが、収益力を高めるために施設を充実させるには資金が必要であり、今後も株式を利用した資金調達を止むを得ないと述べている。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るが、同時に、今後、株式や社債を利用した資金調達を行うことができないことを意味する。よってLBSC鉄道会社が資本勘定を閉鎖し続けることができなかった理由は、株式や社債を利用して資金調達を行う可能性を残しておきたかったためだと言える。

「これまでの授権資本は£7,440,930であるが、議会に対してさらに£240,000を調達するための権利を要求したい£7,440,930の金額には、Portsmouth法のもと [Portsmouth路線を] 建設するための資金で依然調達されていない£426,666が含まれる。ただし取締役は、Portsmouth路線については会社の一般資金から建設されるべきだと主張するので、結局、授権資本は、これから調達する£240,000を含め£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であり、よって [今後調達する可能性がある£240,000を計上する] CAPITAL ACCOUNTを締め切ることはできない⁸⁾」。

3-2 RESERVED FUND (報告書) の導入と資本的支出の増大

次に固定資産の将来の支出増大を理由に利益から留保した金額を計上するRESERVED FUND (報告書) が導入された1850年6月期の背景を確認する。

⁷⁾ Public Record Office RAIL 1110/285, 1848.

⁸⁾ Public Record Office RAIL 1110/285, 1848.

1850年6月期の財務諸表では、財政状態を示す報告書として、CAPITAL ACCOUNTとABSTRACT OF BALANCE SHEETに加えて、固定資産の将来の支出増大を理由に利益から留保した金額を計上するRESERVED FUND（報告書）が導入された。

FUNDは、配当と同様に、每期、翌期のREVENUE ACCOUNTの中で、前期のREVENUE ACCOUNT残高から控除される形で表示される。よって1850年6月期のRESERVED FUND（報告書）の残高は、当期に積み立てられたものではなく、前期1849年12月期に積み立てられたものである。そこでこの様な積立てが行われた背景を探求するにあたっては、1849年12月期の背景から確認する必要がある。

1849年12月期の財政状態は、当座比率20%、運転資本△£54,568、固定長期適合率101%となっている。前期と比較して当座比率25%の減少、運転資本£72,104の減少、固定長期適合率1%の増加となっているため、財政状態は悪くなったと言える。

経営成績は、総資本事業利益率2%となっている。LBSC鉄道会社は、6月期よりも12月期の方が輸送活動が大きいという特徴を持つため、上記の数値を前々期と比較してみると、増減なしとなっている。

LBSC鉄道会社のLaing会長は、1848年12月期から、将来の支出増大に関する積立ての実施について触れている。LBSC鉄道会社では、当時から、今後、車輛や軌道に関する支出は著しく増大し、その負担が莫大なものになると予想されていた。ただし、前述したように、LBSC鉄道会社では、取締役の中に資本勘定の閉鎖を支持する者がいた。よって株式や社債を利用した資金調達のみには依存するわけにはいかなかったのである。そこで利益を留保することによって、負担を各期に分散させる方針を採ることになった。

1848年12月期には支出の増大に備えて利益を留保する方法が提案されている。

「CAPITAL ACCOUNTの閉鎖の原則（principle of closing the CAPITAL Account）が公平に実施されたなら、軌道や車輛を更新する際には支出が増大することは避けられない。累進的な輸送増大が支払いを超えるものだと合理的に予想出来る限りは、この支出増大は、避けられないものであると考える。よってこの様な不確実性に対応するために、ある程度のFUNDが蓄積されるまで、每期、収益の一部を留保しておくことが賢明であると考え⁹」。

⁹ Public Record Office RAIL 1110/285, 1848/12.

翌期の1849年6月期には、CAPITAL ACCOUNTの閉鎖が実施された場合の負担の大きさを根拠に、支出増大に備えた利益留保の必要性が、一層強く主張されている£15,000の利益留保を1849年12月期から行うといった具体的な事項についても触れられている。

「輸送量は必ず増加し続ける。ただし輸送量の増加が経常費の増加と一致することはないだろう。前期の報告書でも述べたように、CAPITAL ACCOUNTが閉鎖されるならば、減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費用は増加するに違いない。よって、資産や将来発生しうる大きな配当の変動に安定性を与えるようなFUNDを蓄積するために¹⁰、収益に賦課される全ての支払いに対して、每期一定額を留保して対応することが賢明である。每期、積み立てる額としては、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¹¹」。

翌期の1849年12月期から£15,000の積立てが実施されることになる。

「当期の配当可能利益は£187,970。社債に関する支払利息は£32,884。優先株式に関する配当は£27,886。残高は£127,200となる。よってこの残高から普通株式に対して2.8%の配当を行うことにする。前期の報告書で述べたように、配当可能利益のうち£15,000がFUNDとして積み立てられるべきである。積立てを行っても£4,615,634の普通株式に対して£112,200の配当、つまり2.4%の配当は可能である¹²」。

こうして1850年6月期には、1849年12月期の処分可能利益から留保されたFUNDを計上する、固定資産の将来の支出増大に関するRESERVED FUND（報告書）が導入されたのである。積立ては、配当と同様に、積み立てを行った次の期である1850年6月期のREVENUE ACCOUNTの中で、処分可能利益から控除される形で行われた。

積立ての実施にあたっては、初めて積立ての留保を許可した1845年会社条項統合法やそれを推進したMonteagle委員会の報告に加えて¹³、前述したような財政状態の逼迫さも関係

¹⁰ 鉄道会社は配当率が一定であることが望ましいと考えていた。

¹¹ Public Record Office RAIL 1110/285, 1849/6.

¹² Public Record Office RAIL 1110/285, 1849/12.

¹³ 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積み立てることができる（8 & 9 Vict., c.16 s.122 (quoted in Edwards [1980], pp.170-172)）。さらにMonteagle委員会の報告書（1849）では、reserved fundが固定資産を効率的な状態に維持するための支払いを準備するために積み立てられるべきであると主張されている（Edwards [1986b], pp.254-256）。

しているものと考えられる。

3-3 SINKING FUND（報告書）の導入と資本的支出の制限

次にSINKING FUND（報告書）が導入された1852年6月期の背景を確認する。

1852年6月期の財務諸表では、財政状態を示す報告書として、CAPITAL ACCOUNT、RESERVED FUND（報告書）に加えて、SINKING FUND（報告書）、ABSTRACT OF LEDGER BALANCESが導入された。

SINKING FUND（報告書）には、新しく購入した、あるいは建設した固定資産が借方に計上され、公表された。また当該報告書の借方残高は、ABSTRACT OF LEDGER BALANCESの借方に振り替えられる。固定資産は、本来ならCAPITAL ACCOUNTの借方に計上されるべきものであるが、LBSC鉄道会社では、固定資産の金額が資本勘定を締め切ることを提案した1849年6月期までに認可を受けていた授權資本額£7,200,000に達した時点で、CAPITAL ACCOUNTを閉鎖することを決定した。よって£7,200,000を超えて購入された固定資産は、SINKING FUND（報告書）の借方に計上されることになった¹⁴。

1852年6月期の財政状態は、当座比率30%、運転資本£18,860、固定長期適合率100%となっている。前期と比較して当座比率3%の増加、運転資本£55,277の増加、固定長期適合率1%の減少となっているため、財政状態は改善されたと言える。

経営成績は、総資本事業利益率1%となっている。LBSC鉄道会社は、6月期よりも12月期の方が輸送活動が大きいという特徴を持つため、上記の数値を前々期と比較してみると、増減なしとなっている。

資本勘定の閉鎖は、運河会社の場合には、以後、資本勘定を使用しないこと、つまり、以後、資本的収入および資本的支出を行うことができないことを示唆する。よって資本勘定の閉鎖は、配当が利益から行われたことを証明する、あるいは今後の支出は全額収益に賦課されることを約束することになる。

しかし完成後はほとんど資本的支出を要しない運河会社と異なり、鉄道会社は、完成後も継続して資本的支出を必要とした。またその資本的支出は多額の資金を必要とすること

¹⁴ 費用を収益に賦課しながら、拡張を行う会社は他にも存在した。London and South Western 鉄道会社では、1851年6月期、LBSC鉄道会社と同様に、追加的に購入された車輛に関する支出は、数年間にわたって収益から充当することを決定した（Pollins [1985], p.351）。1853年には、これまでの支出を収益から完全に充当するまで、当初予定していた期間を延長しなければならなくなると、株主は路線拡張に関する支出を、収益から充当することなしに、資本勘定に計上するように要求した。London and South Western 鉄道会社の取締役もまた、その金額が巨額であったため、支出を資本勘定に計上することに賛成であった（Pollins [1956a], p.352）。

から、株式や社債を利用した資金調達に依存する傾向にあった（資本的収入）。このような資本的収支は資本勘定に計上されるものであり、よって資本勘定の閉鎖は鉄道会社には不可能であると考えられてきた。

しかしLBSC鉄道会社は、前述したように、1849年6月期に認可を受けた授權資本額£7,200,000を超えて行った資本的支出を、SINKING FUND（報告書）に計上する。さらにそれに伴う支出については、当初は借入金（あるいはCAPITAL ACCOUNT残高）で充当するものの、将来的には収益に賦課することで、CAPITAL ACCOUNT（資本勘定に相当する報告書）の状態を、資本的支出が£7,200,000に達した時の状態に留めておくことを可能にした。つまりLBSC鉄道会社は、独自の方法で資本勘定の閉鎖を実施したのである。

以下は、SINKING FUND（報告書）についてのLaing会長の説明である。Laing会長は、資本的支出の制限は守られるべきであり、今後の資本的支出は、一旦SINKING FUND（報告書）に計上し、この金額は将来にわたって収益に賦課することで償却されると述べている。

「£7,200,000という制限は超過されるべきではない。路線拡張のために必要な追加的支出は、超過分、SINKING FUNDとして扱われ、[将来の]収益に賦課することで、一定期間内に償却される。よって現在[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。この期間について取締役は10年という期間を考えている£7,200,000を超えて支出を行った分について、10%ずつ償却することにする¹⁵」。

Laing会長は、資本的支出を収益に賦課することの目的についても、何が資本的支出で、何が収益的支出であるのか明確に区別する方法がない限りは、これを資本的支出とすることは適当ではないので、今後の資本的支出は全て、株式を利用して調達した資金に依存するのではなく、収益から行うことが適当であると主張している¹⁶。

「輸送が拡大し続ける中で、CAPITAL ACCOUNTを締め切り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事柄や、工場や駅の増加などに関する支出は、多額であるために、一般にCAPITAL ACCOUNTに計上されてきた。しかしそれを処する政策は存在しない。…輸送の拡大に伴って増大する支払い

¹⁵ Public Record Office RAIL 1110/285, 1851/12

¹⁶ LBSC鉄道会社の取締役は、なぜこれほどまでに、株式制度を利用して調達した資金を基礎とした経営ではなく、収益を基礎とした経営にこだわったのだろうか。

LBSC鉄道会社が、1840年代後半の粉飾の疑惑を払拭するために、利益からの配当を証明することを最優先に考えていた可能性はある。この議論に関しては今後の課題としたい。

の必要性を認めると、それが資本から提供されるべきか、あるいは収益から提供されるべきかが問題となる。[われわれは] 経営の拡大に伴って発生する合法的な支払いを資本に計上する方法について知らないわけではない。大きな株式会社では、ある程度の株主が変動する体系のため、経営が拡大するにつれて資本も増加させるべきであるということが適当な原則であることを否定するつもりもない。しかし、その直接的かつ実践的な意味を考えれば、ある程度の犠牲を払ってでも、CAPITAL ACCOUNTを閉鎖したままにするという原則に執着することが賢明な方法であると考ええる。鉄道財産の公共性に対する信頼は、主にこの実質的な試験 (test) に依存する。資本に関して宣言された制限の増大を継続することは [制限を伸長し続けることは]、たとえそれが合法的なものであったとしても、既存する慣習のもとでは不信なこととなるからである¹⁷⁾。

LBSC鉄道会社では、資本的支出の制限を伸長することは、株主の信頼を損なうものであるとして、この制限を遵守するために、資本勘定の閉鎖を実行したのである。つまり運河会社が蝸配当を阻止するために資本勘定を締め切ったように、LBSC鉄道会社も資本的支出とすべきでない支出を資本的支出としないために、その根源となる資本勘定を取り除こうとしたのである。

ただし社債発行による資金調達は引き続き行われていた。

3-4 資本勘定閉鎖の取止めと資本的支出の増大

次にSINKING FUND (報告書) の公表が廃止され、CAPITAL ACCOUNTが再び開設された (re-opened) 1853年12月期の背景を確認する。

1853年12月期の財務諸表から、SINKING FUND (報告書) の公表が廃止される。それまでSINKING FUND (報告書) は、新しく購入した、あるいは建設した固定資産のうち£7,200,000を超える金額が計上されていた報告書であった。しかし1853年12月期には、1852年6月期以来SINKING FUND (報告書) に計上されてきた固定資産は、CAPITAL ACCOUNTの借方に振替えられることになった。つまり、これまで購入あるいは建設された固定資産は一括して、CAPITAL ACCOUNTに計上されることになった。

1853年12月期の財政状態は、当座比率36%、運転資本△£36,194、固定長期適合率101

¹⁷⁾ Public Record Office RAIL 1110/285, 1851/12.

%となっている。前期と比較して当座比率は5%増加しているが、固定長期適合率は1%増となっており、さらに運転資本は£48,024の減少となっている。よって財政状態は良くなったとは言えない。

経営成績は、総資本事業利益率2%となっている。LBSC鉄道会社は、6月期よりも12月期の方が輸送活動が大きいという特徴を持つため、上記の数値を前々期と比較してみると、増減なしとなっている。

このような状況のもとSINKING FUND（報告書）の公表が廃止され、再びCAPITAL ACCOUNTが開かれる。つまり固定資産が購入されれば、CAPITAL ACCOUNTの借方に計上されることになる。また株式を利用して資金を調達することが、概念上、可能となった。

さらには1853年6月期からの固定資産（資本的支出）は大きく増大している。よってLBSC鉄道会社は、当時の逼迫した財政状態の中で資本的支出の増大に対応するためにも、株式を発行して資金を調達せざるを得ない状況にあったと推測できる。

Laing会長は、このような状況を株主に納得してもらうため、SINKING FUND（報告書）廃止の説明を行っている。

Laing会長は、これまでは、不況の中で低下した信頼を回復させるため、CAPITAL ACCOUNTが締め切られてきたが、現在は、輸送量を確実に増加させる、あるいは獲得していく可能性を示すことの方が（株主に）求められるようになったと主張している。そしてそのために明瞭なかつわかりやすい報告書を作成する必要があることから、SINKING FUNDを廃止することを、つまりCAPITAL ACCOUNTの閉鎖を取り止め、当該報告書を再び開くことを宣言したのである。

輸送量を確実に増加させるためには、路線を拡張したり便数を増加させたりすることで利便性を高めたり、安全性を高めたりするための、資本的支出の増加は必至である。よってこの見解からも、資本的支出の増加に対応するだけの資金を確保するために、株式の発行を利用した資金調達に頼らざるを得ないという思いがあることは、容易に推測できる。

以下は廃止の前期、すなわち1853年6月期の株主総会におけるLaing会長の見解である。

「現在の問題は、RESERVED FUNDとSINKING FUNDの計上を継続して行うかどうかである。これらのFUNDの導入は、ある時期の慣習のもとでは最も恩恵を受ける方法で

あった。鉄道の資産は、恐慌を経験したことにより大衆の信頼を失った。今、たとえ資本勘定は閉鎖されなくても、確実な輸送でもって信頼を回復できるという可能性が示されるべきで、そのためにその様なシステムのもと達成されるだろう結果を、明瞭かつわかりやすい報告書で公開（exhibiting）することによって、実際に信頼を回復していくことが最優先となる。この様な方法が、不況の中、[同様の方法を採用している] 会社の比較的高値でかつ安定した株式 [Stock] の市場価値から、十分に有益なものであることが証明されている。鉄道 [会社] の報告書が一般的になってきている中、資本勘定と収益勘定に関する支出を合理的に区別する困難性は存在しない¹⁸」。

LBSC鉄道会社は、1852年6月期には、資本的支出と収益的支出とを適切に区別することはできないので、資本勘定を締め切るという立場であった。しかし当該報告書によれば、資本的支出と収益的支出とを区別する困難性は存在しないと主張されるようになっている。またその理由としては鉄道会社の報告書が一般に受け入れられるものになったからであるとしている。

3-5 PERMANENT WAY IMPROVEMENT ACCOUNTの導入時の財政状態

次にPERMANENT WAY IMPROVEMENT ACCOUNTが導入された1856年6月期の背景を確認する。

1856年6月期の財務諸表から、PERMANENT WAY IMPROVEMENT ACCOUNTが導入される。PERMANENT WAY IMPROVEMENT ACCOUNTは、SINKING FUND（報告書）と同質のFUNDを計上する報告書であり、新しく購入した軌道の金額を計上する報告書となっている。

1856年6月期の財政状態は、当座比率12%、運転資本△£32,193、固定長期適合率101%となっている。前期と比較して当座比率は5%減少し、運転資本は£4,379増加し、固定長期適合率は1%の減少となっている（ただし当期の配当が、REVENUE ACCOUNTの残高と等しいとした場合の数値である）。財政状態は改善されたとは言えない。

経営成績は、総資本事業利益率1%となっている。LBSC鉄道会社は、6月期よりも12月期の方が営業活動が大きいという特徴を持つため、上記の数値を前々期と比較してみると、増減なしとなっている。

¹⁸ Public Record Office RAIL 1110/285, 1853/6.

この様な状況のもとPERMANENT WAY IMPROVEMENT ACCOUNTが導入される。PERMANENT WAY IMPROVEMENT ACCOUNTは、軌道改良に関する支出を計上する報告書であり、将来的には収益に賦課される。1856年6月期の軌道に対する支出が、当該報告書の借方に区別して計上されている。

1856年12月期の報告書は、入手出来ていない。手許にある史料ではPERMANENT WAY IMPROVEMENT ACCOUNTの導入に関してこれ以上の考察は不可能である。よってPERMANENT WAY IMPROVEMENT ACCOUNTの考察については、今後の課題としたい。

4. おわりに

開通以後も資本的収支が必要な鉄道会社は、それらを計上する報告書である資本勘定を閉鎖することが不可能であった。そのため、財政状態を明示できるように一般貸借対照表を導入することになり、それ故、複会計システムが採用されることになったと、先行研究では主張されてきた。

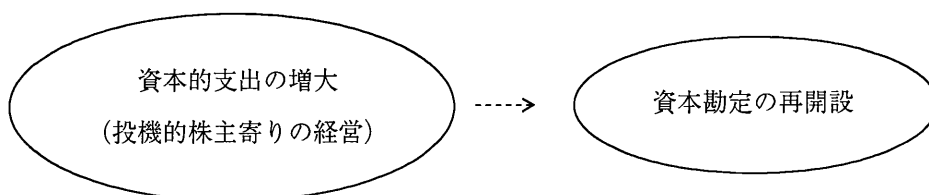
しかしながら、LBSC鉄道会社は、1848年6月期に複会計システムを採用したにもかかわらず、1852年6月期にはCAPITAL ACCOUNTの閉鎖を実施し、1853年12月期に再びこれを開くのである。

LBSC鉄道会社は、1849年6月期までに認可を受けた授權資本額を超える資本的支出は、CAPITAL ACCOUNTではなく、SINKING FUND（報告書）に計上し、また今後の資本的支出を今後の収益に賦課することを約束することで、資本勘定の閉鎖を実施した。

しかしながらSINKING FUND（報告書）の残高は、結局最後まで収益に賦課されることはなく、SINKING FUND（報告書）は廃止され、資本勘定が再び開設されることになった。

つまりLBSC鉄道会社は、株主の信頼を取り戻すために資本勘定の閉鎖に執着し、一般

図表8 LBSC鉄道会社における資本勘定の再開設の背景



貸借対照表を導入してからも、当該報告書の閉鎖を実施したのである。

資本勘定の閉鎖は、原則として、株式を利用した資金調達を不可能にし、鉄道会社は、今後の資本的支出も収益から行わなければならない。収益からの支出は限られるので、これは資本的支出、例えば路線を拡張するための、あるいは安全性を強化するための支出を制限することを意味する。すなわち資本的支出の制限は、収益力増大の可能性を制限するのである。

そこで一度は株主の信頼を回復するために、資本勘定の閉鎖を実施したLBSC鉄道会社であったが、当該鉄道会社はその後、輸送量を増加させる可能性を示す方が（つまり資本的支出を増加させ、収益力を高めるほうが）株主の信頼を回復させることにつながるといふ理由で、資本勘定を再び開くことになったと考えられる（もちろん当時の一般的な鉄道会社の財務諸表に併せる目的があったことも理由の1つとなる）。

LBSC鉄道会社は、資本的支出増大に伴って株式による資金調達を行う必要性があったことから、これを可能にするように資本勘定を再び開設することになったと言える。

ただし本論では、なぜLBSC鉄道会社が、例外的に、資本勘定を締め切ることになったのか、この点については未考察である。1840年代後半に発生した経済恐慌下で、いくつかの鉄道会社は、低下した株価の回復させるため、資本勘定の閉鎖を試みたが、実際にはほとんどの鉄道会社が閉鎖することができなかった。多くの鉄道会社が閉鎖できなかった中で、なぜLBSC鉄道会社は資本勘定を閉鎖することになったのか。LBSC鉄道会社が資本勘定を締め切るに至った理由については、今後の課題にしたい。

参考文献

- 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.
- 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).
- 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. I*, 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.
- [1989] *A History of Financial Accounting*, London.
- [1992] “Copmanies, Corporations and Accounting Charge, 1835–1933 : A Comparative Study,” *Accounting and Business Research*, Vol. 23, No. 89, pp. 59–73.
- and C. Baber [1979] “Dowlais Iron Company : Accounting Policies and Procedures for Profit Measurement and Reporting Purposes,” *Accounting and Business Research*, Vol. 9, No. 34, pp. 139–151.
- Lardner, D. [1850] *Railway Economy*, London (reprinted ed., New York, 1968).
- Pollins, H. [1952] “The Finances of the Liverpool and Manchester Railway,” *The Economic History Review*, Second Series, Vol. 5, No. 1, pp. 90–97.
- [1956a] “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).
- [1956b] “Railway Contractors and the Finance of Railway Development in Britain,” in M. C. Reed (ed.), *Railways in the Victorian Economy*, London, pp. 212–223.
- 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・バ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。
- 須田一幸・佐藤文雄編著 [2001] 『現代会計学入門(第2版)』白桃書房。
- 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』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。