

現金主義 (cash basis) での期間損益計算と一般貸借対照表の役割

– 1852年から1867年までのGWRの財務報告の展開を中心に –

澤 登 千 恵

The Periodical Accounting of Profit and Loss on Cash Basis and the Role of General Balance Sheet – Focusing on the Development of Financial Reporting of GWR from 1852 to 1867 –

Chie Sawanobori

Abstract

The objectives of this report are to observe what problems Great Western Railway (referred to as GWR hereinafter) faced with, how they changed the accounting practice to solve them, and discuss the changes in the role of accounting of GWR. GWR adopted the general balance sheet approximately ten years later than other companies though they performed the sophisticated accounting practice. Additionally, they abolished the depreciation of fixed assets earlier than other railway companies, and did not adopt the suspense account, which other railway companies had adopted in order to induce the cost to the desirable level, until 1867 which was the year immediately before legislation. The author will discuss the characteristics of the environment in which they were late for adopting the general balance sheet, further, the environment in which no suspense account was required by focusing on the effect of the state of the construction fund balance. To conclude, the major reason why GWR adopted the general balance sheet was neither to regain the trust of stockholders as other railway companies nor to enter the account title such as the suspense account, which could not be inserted into the capital account and the revenue account. It is supposed that the reason is to establish the consistency of the financial report when they merged West Midland Railway (referred to as WMR hereinafter). Additionally, GWR charged expenditures for fixed assets such as renewals of tracks, which other railway companies charged to the revenue, to the capital. More specifically, the scope of expenditures of GWR to be charged to the capital was wider than other railway companies. Therefore, it is conceivable that GWR had no need for adopting the suspense account in order to waive the charge to the revenue at the time.

Keywords

financial reporting, railway accounting, double accounts system

1 はじめに

本稿の目的は、Great Western鉄道会社（以下GWRと略称）における会計の役割について考察を加えることである。

19世紀中葉の2大鉄道会社をあげるならば、London North Western鉄道会社（以下LNWRと略称）と、このGWRである。両鉄道会社とも、巨額の資金を調達して鉄道を建設し、巨額の資金を投入した資産を管理しなければならなかった。したがって、その会計実務は、他の鉄道会社に比較して、洗練されたものであった。このことは、両鉄道会社の会計実務が、1849年の鉄道会計規制を目的とした鉄道会計監査委員会報告書の中で、参考にされていたことから窺える。

19世紀英国の鉄道会社は、他の産業に比較して早期から、洗練された財務報告を行っていた。そして、当時の鉄道会社は、特異な会計報告書様式を採用していたことで知られている。その様式では、いわゆる貸借対照表が固定項目と流動項目に分割されていた。前者は資本勘定という報告書に、後者は一般貸借対照表という報告書に記載された。この特異な会計報告書様式を複会計システムと呼ぶ¹。

上述したように洗練された会計実務を行っていたGWRであったが、実は、一般貸借対照表を採用したのは、すなわち複会計システムを採用したのは、多くの鉄道会社が同報告書を採用した1850年代前半より約10年経った後のことであった。先行研究は、このようなGWRの会計実務について、「1864年に一般貸借対照表を採用した」とだけ触れ、これを特殊なケースとしてみなしていない。

確かに、GWRは、1863年後期から、一般貸借対照表を採用している。しかしながら、重要なことは、GWRにおける一般貸借対照表採用の契機が、そしてその内容が、他の鉄道会社の一般貸借対照表採用の契機および内容と異なることである。さらに、GWRは、他の鉄道会社に比較して早期に、減価償却を廃止している。加えて、当時、多くの鉄道会社が採用していた、そして一般貸借対照表に記載されていたsuspense勘定を、法制化が行われる1868年まで採用しなかった。suspense勘定は、当時の多くの鉄道会社が、一定の配当率を達成することを目的として、費用を望ましい水準に誘導するために採用していた勘定である。当時の鉄道産業では、取締役などによって、一般貸借対照表の重要さ、お

¹ 澤登 [2005a]; [2005b] 参照。

よびsuspense勘定の有益さが認められていたと考えられる。LNWRも例外ではなかった。にもかかわらず、GWRは一般貸借対照表およびsuspense勘定を、長い間、採用しなかったのである。

本稿は、このようなGWRを特殊なケースとして位置付け、GWRがなぜこのような会計実務を行うようになったのかを検討する。具体的には、GWRを取り巻く環境は、LNWRなど他の鉄道会社に比較して、どこが異なっていたのかに注目しながら検討を行う。このことが、鉄道会計特有の一般貸借対照表（複会計システム）およびsuspense勘定を必要とした鉄道会社の環境を明確にすると考えられるのである。

結論を述べるならば、GWRが一般貸借対照表を採用する契機となったのは、他の鉄道会社のように、配当可能利益を算定し直すためではなく、株主から資本勘定閉鎖を要求されたことでもなく、発生主義的な会計処理を採用したことでもなかった。West Midland鉄道会社との合併であったと考えられる。合併後のGWRは、毎期、旧会社ごとに作成された財務報告書を1つの財務報告書にまとめ直していた。その際、一般貸借対照表を、財務報告書の整合性を立証するために、用いていたと考えられる²。

また、当時のGWRは、suspense勘定を採用して期間損益計算を行っていた多くの鉄道会社に比較して、現金主義に近い基準で期間損益計算を行っていた³。これは、GWRが、一定の配当率の達成を、それほど意識していなかったことによると考えられる。GWRは、巨額の支出であっても収益に賦課することができ、費用を望ましい水準に誘導させる必要がない環境であったと予想される。具体的に述べるならば、GWRの建設資金有高は潤沢であった。そして、GWRが収益に賦課していた支出の範囲は、建設資金有高が潤沢でなかった鉄道会社に比較して、広がった。したがって、資本への賦課が難しかった鉄道会社が、収益への賦課を延期するために必要としたsuspense勘定を、必要としなかったと考えられるのである。

外部報告書はPublic Record Officeから入手した。資料番号は RAIL1110/182, 1852-1868である。

² 一般貸借対照表採用時からstores勘定は記載され始めたが、後述するように、GWRの一般貸借対照表は旧GW線・新線の資本勘定・収益勘定残高を合算するために導入された側面が強いと考えられる。

³ 一般貸借対照表採用後にstores勘定を採用しているため、ここでは「現金主義に近い基準」とした。

2 GWRの概要

2.1 設立の背景

GWRは、England東西にかけて、LondonとBristol間を結ぶように計画・発起され、建設された鉄道会社である。

GWRの鉄道建設は、英国どころか、世界中でみても、最大巨大事業であったという⁴。Bristolは西海岸最大の港湾都市として栄えた町であった。しかしながら、産業革命以後、繁栄の中心が北西部に移り、停滞が著しかった。これを受けて、Bristolの商人の企業家精神が積極的に鉄道建設に向かったという⁵。建設の計画は、1824年の秋に持ち上がり、1832年には、Bristol商人を中心に、Bristol市、貿易商組合、Bristol港湾会社、Bristol商工会議所等によって、本格的に行われるようになった⁶。GWR建設は町ぐるみの鉄道建設運動によって実現されたのである⁷。

GWRの設立認可は、1834年の失敗の後、1835年8月のことであった。マイル数120マイル、授權資本金額£2,500,000、借入限度額£830,000と定められていた⁸。GWRの設立認可により、これ以前の1833年に認可されたLondon and Birmingham鉄道会社（以下L&BRと略称）、Grand Junction鉄道会社、1834年に認可されたLondon Southampton鉄道会社とあわせて、Londonから各主要都市にかけて放射線状に鉄道ルートが確立されることになったという⁹。

GWRの開通は、1838年6月のことである。その一部であるLondon（Paddington）とMaidenhead間の22マイルが開通した。1841年には、当初予定されていたLondonとBristol間の全線117.5マイルが開通した。

GWRについて特筆すべきことは、当時の英国鉄道の標準軌間であった4フィート8.5

⁴ *Whisaw's Railways of Great Britain & Ireland, 1842*, p.141 (quoted in 湯沢 [1988], 84頁).

⁵ 湯沢 [1988], 87頁。

⁶ MacDermot [1927], pp.1-5; 湯沢 [1988], 84頁。

⁷ 湯沢 [1988], 84頁。

また、発起の際、Londonにも推進母体が結成されており、その中心はAnthony Gibbs商会の社長G. H. Gibbsであった (*Anthony Gibbs & Sons Limited, 1808-1958*, 1958, p.23 (quoted in 湯沢 [1988], 84頁)) 彼はLondon-Bristol間の交通手段の改良に多大の関心を持っていたという (*Anthony Gibbs & Sons Limited, 1808-1958*, 1958, p.23 (quoted in 湯沢 [1988], 84-85頁))。

⁸ MacDermot [1927], pp.1-5; 湯沢 [1988], 85頁。

実際には、資本金は£7,957,800まで増加した (湯沢 [1988], 54頁)。

⁹ 湯沢 [1988], 53頁。

インチの軌道を採用せず、7フィートの広軌道を採用したことである。これは橋梁・トンネルの工事、造船の経験のあった技師I. K. Brunelが、機械工であったL&BRの技師Stephensonに比べて、発想が雄大であったためだという¹⁰。

GWRは、広軌道を採用したために、蒸気機関車・客車・貨車の規格を大きくする必要があった。さらに、路線敷設のための土地を広く購入する必要もあった。また、広軌道を採用したために、標準軌道を採用している鉄道会社との連結が不可能であった¹¹。したがって、GWRは、建設当初から関わるといった方法で拡張を行うことになった¹²。

このように、GWRの建設に関する支出は、標準軌道を採用していた鉄道会社に比較して大きくなった。具体的には、GWRの建設に関する支出はマイル当たり£56,254となり、主要鉄道会社の中で一番大きかったという¹³。さらに、マイル当たりの収入はL&BRに次いで第2位の地位にあったが、総収入に占める旅客収入の割合は、L&BRの68%に比較して、73%であり、非常に高かった¹⁴。

2.2 株主層

GWRの株主層は、地域層で見ると、図表1のように、Bristol394人（28%）、West304人（21%）となっており、Bristolを中心とした西部の比重が高い。

¹⁰ 湯沢 [1988], 87頁。

¹¹ 湯沢 [1988], 86頁。

¹² 湯沢 [1988], 242頁。

¹³ *Whisaw's Railways of Great Britain & Ireland, 1842*, p.141-162; *Select Committee on Railways, 1844*, pp.608-681 (quoted in 湯沢 [1988], 87頁)。

¹⁴ 湯沢 [1988], 87頁。

図表1 株主層（地域層）

地域	1835 - 6年
Scotland	6
Ireland	48
North; Yorkshire	12
Liverpool	47
Lancashire; Cheshire	12
Midlands	29
East	8
London	297
South Wales	93
Glamorgan; Monmouth	144
Wales	21
Bristol	394
West	304
Foreign	8
Unplaced	7
合計	1,430

(出所 :Reed [1975], p.153を参考にして作成。)

職業層でみると、図表2のように、地主（貴族）449人（31%）、商業352人（25%）の順に多く、地主（貴族）と商業の比重が高い¹⁵。商業および地主の比重は、他の鉄道会社に類を見ないほど高かったという¹⁶。

¹⁵ Cf.W. R. Lawson, *British Railways: A Financial and Commercial Survey*, 1913, p.220 (quoted in 湯沢 [1988], 86頁)。

¹⁶ 湯沢 [1988], 86頁。
1835-6年でのGWRの株主層は、L&BR（地主34%、商業25%）と同じ位の比重となっている。ただし、以後、この比重が高くあり続けた可能性はある。

図表2 株主層（職業層）

地域	1835-6年
Trade	352
Manufacture	134
Banking	24
Profession	173
Miscellaneousness	129
Land	9
Gentleman etc.	449
Unspecific	20
Women	140
合計	1,430

(出所：Reed [1975], p.157を参考にして作成。)

このように、GWRでは、Bristol在住の地主（貴族）と商人の株主が多かった。前述したように、GWRは、LondonとBristol間のルート確立を目的に、Bristol商人を中心として発起された。これらをあわせて考慮すると、GWRの株主の多くは、地域的利害を念頭において、投資を行っていたと想像される。

GWRは、1840年代、OxfordとRugby間のルートをめぐるLNWRと対立し、一方でBristol-GloucesterとBirmingham間のルートをめぐるMidland鉄道会社と対立しながら、拡張を展開しようとした。しかしながら、株主であるBristol商人は、London-Bristol間の交通便宜の改善のみを望んでおり、北部や南部への拡張には反対であったという¹⁷。このような事情を反映して、1860年代になると、GWRは「革新嫌いと厳格な節約政策」を実施した¹⁸。当時の会長 Goochは「[GWRの経営の方針は] 新設や拡張路線に伴う負担増を避けながら、近隣会社とできるだけ友好関係をつくり、また全ての資金的支出を最小に切り下げることである¹⁹」と述べ、保守的な経営を実施していたのである²⁰。

¹⁷ MacDermot [1927], p.452; 湯沢 [1988], 248頁。

¹⁸ Ellis [1954], p.305; 湯沢 [1988], 248頁。

¹⁹ Macdermot [1927], p.369; 湯沢 [1988], 248頁。

²⁰ 湯沢 [1988], 248頁。

3 GWRの1850年までの会計実務

3.1 見本とされた財務報告書

英国では、1847年の恐慌勃発から2年後の1849年、横行した粉飾を取り締まるために、鉄道会計監査委員会が設置された。同委員会は、鉄道会計に対する監査に関する規定を導入しようと試み、報告書を作成したのである²¹。1849年鉄道規制法法案は、同報告書をもとに作成された²²。

1849年鉄道会計監査委員会報告書では、統一会計（uniform accounts）が提案され、会計報告書様式の見本が添付されていた。そしてこの見本に、LNWRの財務報告書と並んで、GWRの財務報告書が採用されていたのである²³。

添付されたGWRの財務報告書は、1848年後期のもので、具体的な報告書として、資本勘定・収益勘定・収益勘定支出明細書・General収益勘定・授権資本明細書・旅客と貨物輸送量の比較・マイル数の時系列での比較（輸送量については1846-1848、マイル数については1845-1848）を含んでいる²⁴。GWRでは一般貸借対照表が採用されていなかったもので、一般貸借対照表は含まれていない。

重要なことは、GWRは、1850年代には車輛の減価の認識を廃止しており、LNWRと違った主要な鉄道会社と異なり、軌道の減価の認識を行わなかったことである。したがって、他の鉄道会社に比較して、現金主義に近い基準で期間損益計算を行っていたのである。1850年代前半までの英国において、このようなGWRの会計実務は、既に発生主義的な勘定を採用し期間損益計算を行っていたLNWRの会計実務と同様に、洗練されたものとして捉えられていた。

3.2 車輛の減価の収益への賦課の採用と廃止

GWRは、鉄道完成直後の1842年2月24日に開催された株主総会で、車輛について、

²¹ *Parliamentary Papers*, House of Lords Papers, 1849, Select Committee, First-Third Reports.

²² *Parliamentary Papers*, Bills, 1850, vol.1, 423, cl.1-2 (quoted in Edwards [1986a], pp.74-81).

²³ *Parliamentary Papers*, House of Lords Papers, 1849, Select Committee, First-Third Reports.

²⁴ *Parliamentary Papers*, House of Lords Papers, 1849, Select Committee, First-Third Reports, pp.273-275.

General収益勘定は、貸方に旧GW線の収益勘定から振り替えられた収益勘定残高および他の鉄道会社からの受取配当金が、借方に社債利息などが記載されている。借方の最後には貸借の差額である配当可能利益が記載されている。

Depreciation Fund勘定、すなわちreserved fund勘定を設定することを宣言した。翌期の1842年前期には、減価£10,000を収益に賦課し、同額をDepreciation Fund勘定に記入している²⁵。

1842年前期の会計報告書は、資本勘定・収益勘定・収益勘定に関する支出明細書・General収益勘定から構成されている²⁶。1842年前期の収益勘定借方には、Depreciation £10,000が記載されている。資本勘定借方には、蒸気機関車勘定および車輛勘定が記載されている。また、その直ぐ下に、Depreciation Fund勘定£20,000が記載され、現在の減価償却累計額と同様に、蒸気機関車および車輛の価額から、£20,000が控除されている²⁷。

1843年になると、車輛のDepreciation Fund勘定の名称がRenewal and Depreciation of Plantに変更され、金額は£5,000に減額された²⁸。これは、会長 Russellによると、Bristol and Exeter鉄道の賃借料が、1841年には毎期£30,000だったのに対し、1842年には、毎期の固定賃借料£42,500に加えて、貨物・旅客につきマイルあたり0.25 d.と上昇したので²⁹、このような賃借料の増加分を「支出の削減と、減価償却の引当額を£5,000に減額することで補おう³⁰」と考えたためだという。加えて、取締役Director V. F. Hovendenも、このことについて、「7%の配当率を維持するため³¹」と説明している。したがって、当時のGWRは、賃借料が増加する中で、一定の配当率を達成するために、Depreciation Fund勘定に設定する金額を引き下げたのである。

やがて、1846年後期になると、GWRは、減価の収益への賦課を廃止する³²。技師Brunelは、当時議論されていた固定資産における減価の収益への賦課の必要について、*Railway Times* (1851) の中で、次のように述べている。「車輛の消耗は修繕によって回復される。また、突然の取替が発生するのは、事故が発生したときであり、これは偶発的な事象とい

²⁵ 村田 [1995], 153頁。

²⁶ 村田 [1995], 148頁。

²⁷ 村田 [1995], 153頁。

£20,000は、1841年後期および1842年前期に設定されたfundの合計であると思われる。

²⁸ 村田 [1995], 153頁。

²⁹ "Great Western Railway Reserved Fund," *Herapath's Railway Magazine and Journal*, 1843, p.836 (quoted in 村田 [1995], 153頁).

³⁰ "Great Western Railway Reserved Fund," *Herapath's Railway Magazine and Journal*, 1843, p.836 (quoted in 村田 [1995], 153頁).

³¹ "Great Western Railway Reserved Fund," *Herapath's Railway Magazine and Journal*, 1843, p.119 (quoted in 村田 [1995], 153頁).

³² 村田 [1995], 154頁。

える。したがって、車輛の減価の収益への賦課は必要ない³³」。

また、軌道の減価の収益への賦課について、技師Brunelは次のように主張した。「[収益への賦課は] 適切であるが、経験不足のため計上すべきfundの金額の[正確な] 推定は実行不可能で、仮にdepreciation fundと呼ばれるものが積み立てられても、それは減価の収益への賦課とはいえない³⁴」。結局、GWRは、LNWRなど他の主要な鉄道会社とは異なり、軌道の収益への賦課を実施しなかった³⁵。

3.3 現金主義に近い基準で算出された当期純利益からの配当

車輛の減価の収益への賦課を早期に廃止したGWRは、その後、現金主義に近い基準で当期純利益を算出し、これを上限に配当額を決定し配当を行っていた。

GWRの会計報告書は、1850年代後半から1864年1月期に一般貸借対照表を採用するまで、図表5-4のように、主に資本勘定、収益勘定、General収益勘定で構成されていた。資本勘定は報告形式で作成された。上段に支線を含む収入、資金的収入に関する勘定が記載され、下段に支線を含む支出、資金的支出に関する勘定が記載され、最後に残高が記載された。同勘定残高はどの報告書にも振り替えられていない。

収益勘定は旧GW線のもののみで作成された。収益勘定の借方には軌道に関する費用、運搬に関する費用、監査に関する費用、修繕費、偶発事故に関する費用、補償費、税、事務に関する費用、雑費、議会費、doubtful debtsに関するreserveなどの営業費用が記入された。貸方には、旅客・貨物・家畜・郵便・小包の運搬に関する収益、波止場の受取使用料などの営業収益が記入された。収益勘定の貸方残高は、General収益勘定の貸方に振り替えられた。

General収益勘定はGWR全体の収益勘定として作成された。借方には、GWR全体に関する補償費、各路線の収益勘定に計上されなかった支払地代、支払利息が記載された。貸

³³ *The Railway Times*, 1851, p.161 (quoted in Edwards [1986b], pp.256-257)。

³⁴ *The Railway Times*, 1851, p.161 (quoted in Edwards [1986b], p.256)。

³⁵ 当時、Lardner [1850] は、LNWRのGeneral Manager Huishの主張を根拠に、「車輛は、日常の修繕で効率を維持でき必要ない。一方で、軌道は、日常の修繕では効率を維持することができない状況が生じるので、減価を収益に賦課しreserved fundを設定する必要がある」と主張している (Lardner [1850], pp.114-115; Edwards [1986b], p.256)。

したがって、GWRの技師Brunelは、軌道の減価の収益への賦課について、上記とは反対の立場を採ったといえる。

方には、繰越利益、旧GW線の収益勘定残高、Kennet and Avon運河の収益勘定残高、受取配当金が記載された。

図表3 一般貸借対照表採用以前の会計報告書（1858年6月期）

GENERAL STATEMENT OF RECEIPTS AND EXPENDITURE (資本勘定)

収入	
株式	× × ×
社債	× × ×
借入金など	× × ×
	23,787,176
支出	
鉄道に関する支出	× × ×
Great Western, Oxford・線に関する機関車および車輛などの資産、借入金の返済	
開通路線に関する支出	× × ×
車輛、Permanent Way、側線など	
Wolverhampton and Dudley線に関する支出など	× × ×
	23,223,779
	563,696

Revenue Account of Great Western Lines (収益勘定)

£		£	
営業費用	× × ×	営業収益	× × ×
Wayに関する費用、運搬に関する費用、監査に関する費用、修繕費、偶発事故に関する費用、補償費、税、事務に関する費用、雑費、議会費、doubtful Debtsに関するReserve		旅客、貨物、動物、郵便、小包、波止場（受取）使用料	
①（貸方）残高	423,616	その他	× × ×
(General Revenue a/cへ振替)			
	× × ×		× × ×
	× × ×		× × ×

General Revenue Account (General収益勘定)

£		£	
補償費	× × ×	繰越利益	× × ×
支払地代	× × ×	①GW線の収益勘定残高	423,616
社債利息・支払利息	× × ×	Kennet and Avon運河の収益勘定残高	× × ×
(貸方) 残高	37,174	受取配当金	× × ×
	× × ×		× × ×
	× × ×		× × ×

(出所：Public Record Office, RAIL 1100/182, 1858/6を参考にして作成。)

4 GWRの1860年代の会計実務

4.1 West Midland鉄道会社との合併に伴う一般貸借対照表の採用

1860年に入ると、GWRの経営成績は、図表5のように、他の鉄道会社と同様に、悪化した。これにともない、図表6のように、配当率も低下した。1860年後期の取締役報告書によると、取引の不振で収入が減少し、冬季のため維持費が増加し、さらに鉄道のリース料が上昇したためであった³⁶。そして、ちょうどその頃、GWRは、West Midland鉄道会社（以下WMRと略称）と合併（amalgamation）の協議を開始している。West Midland鉄道会社は、Oxford, Worcester and Wolverhampton鉄道会社が、Worcester and Hereford鉄道会社と合併して設立された鉄道会社であった³⁷。1862年後期の財務報告書では³⁸、1861年5月30日にWMRとの合併契約が締結されたとの報告がなされている³⁹。

図表4 収益に対する費用の割合の推移

(単位：£)

年	収益	費用	純利益	収益に対する費用の割合
1858	1,597,393	649,531	947,862	0.41
1859	1,703,978	683,870	1,020,108	0.4
1860	1,718,585	734,527	984,058	0.43
1861	1,750,585	768,309	982,276	0.44
1862	3,653,516	1,219,320	2,434,196	0.33
1863	3,459,840	1,667,679	1,792,161	0.48
1864	3,243,219	1,599,563	1,643,656	0.49
1865	3,578,848	1,767,292	1,811,556	0.49

(出所：Railway Returns, 1861-1865 (1858, 1859, 1860, 1861年 は Public Record Office, RAIL1110/182) を参考にして作成。)

³⁶ Public Record Office, RAIL 1100/182, 1860/12.

³⁷ 湯沢 [1988], 334頁。

³⁸ GWRは、1863年より、6月期と12月期であった会計期間を、7月期と1月期に変更した。

³⁹ Public Record Office, RAIL 1100/182, 1863/1.

図表5 配当率の推移

(単位：%)

年	コンソル債	GWR	L&BR	LNWR
1840	3.35	1.5	8	
1841	3.35	4.5	9	
1842	3.3	6.5	10	
1843	3.2	5.5	10	
1844	3.05	7.5	10	
1845	3.15	8	10	
1846	3.15	8		10
1847	3.5	7.5		8.5
1848	3.55	6.5		7
1849	3.25	4		6.25
1850	3.1	4		5.25
1851	3.05	4.5		5.75
1852	3	4		5.25
1853	3.15	4		5
1854	3.3	3		5
1855	3.35	2.25		4.95
1856	3.3	2.75		5.5
1857	3.35	1.5		5
1858	3.1	1.25		4.25
1859	3.25	2.75		5.25
1860	3.25	3.25		5.25
1861	3.2	2.625		4.75
1862	3.25	1.75		5.5
1863	3.25	2.5		6
1864	3.35	3.125		7
1865	3.4	2		7.25
1866	3.4	1.5		6.75
1867	3.2	1.375		6.75
1868	3.2	1.375		6.75

(出所：Morgan [1969], pp.275-279, Public Record Office, RAIL1110/260、269、270、182を参考にして作成。L&BRは、1845年に合併し、LNWRとなった。)

GWRでは、合併前の1862年前期より、会計報告書に、WMRとの合同のGeneral収益勘定が導入されるようになり、1863年後期には「合併後最初の〔正式な〕会計報告書」が作

成された⁴⁰。

合併直後の会計報告書は、主に17の報告書から構成されている。具体的には、授權資本明細書・借入明細書・各路線（GW・Oxford・Newport・Hereford・WM・South Wales）の資本勘定・JOINT資本勘定・General収益勘定・各路線（GW・WM（Oxford・Newport・Hereford含む）・South Wales）の収益勘定・利息明細書・WM利息明細書・Joint利息明細書・一般貸借対照表となっている。さらにこれに、Joint車輛明細書とShrewsbury鉄道会社の資本勘定および収益勘定が添付されている。

各路線の資本勘定は、図表6のように（図表6の資本勘定は旧（GW）線に関するもの⁴¹）、借方に前期までの資本勘定に記入されてきた支出の合計額、そして当該期の固定資産に関する支出（旧（GW）線、新線、その他鉄道会社に関するもの）が記入され、借方に株式および社債を発行して調達した資金、短期借入金に記載されている。資本勘定残高は一般貸借対照表借方に振り替えられた。

JOINT資本勘定は、各路線に振り分けることのできない資本勘定に関する収支を記入する報告書であると思われる。借方には当期のGWRの固定資産に関する支出およびその他鉄道会社の固定資産に関する支出が記入されている。貸方にはStock and Sharesを発行して調達した資金、短期借入金に記載されている。JOINT資本勘定残高は一般貸借対照表借方に振り替えられた。

General収益勘定はGWR全体の営業利益が計算されている。借方には維持費、レンタル料などの営業費用が記入されている。貸方には運賃による収益、受取使用料などの営業収益が記入されている。収益勘定残高は各路線の収益勘定（旧（GW）線・West Midland・South Wales）に振り替えられた。

各路線の収益勘定は（図表6の収益勘定は旧（GW）線のもの）、借方に支払配当金、支払利息が記載されている。貸方には、前期の収益勘定残高より前期の配当が控除され、General収益勘定からの振替、受取配当金が記載されている。残高は、配当可能利益と記載され、一般貸借対照表の借方に振り替えられた。

一般貸借対照表は各勘定の残高の振替先であった。借方には、各路線およびJOINT

⁴⁰ 利益は、GWRに82.5%、West Midland鉄道会社に17.5%の割合で配分されている。GWRは、当該期、配分後の利益から配当を行なった（Public Record Office, RAIL 1100/182, 1862/6）。当該期より、GWRの外部報告書は、前半が財務報告書の部、後半が取締役報告書の部と区別されるようになった（Public Record Office, RAIL 1100/182, 1864/1）。

⁴¹ 旧GWRに関するものを指す。

資本勘定の残高と、各路線収益勘定の残高、その他の勘定の残高 (Ledger Balances) が記入されている。貸方には、現金預金、Stores勘定、その他の勘定の残高 (Ledger Balances) が記載されている。

図表6 一般貸借対照表採用時の会計報告書 (1864年1月期)

GREAT WESTERN (ORIGINAL) CAPITAL ACCOUNT (本線資本勘定)

	£		£
1863年7/31までの(資本的)支出	×××	株式、社債	×××
当期の支出		短期借入金	×××
支線ごとの支出			
その他鉄道会社に対する支出			
①(貸方)残高(一般B/Sに振替)	114,292		
	×××		×××

GREAT WESTERN (JOINT) CAPITAL ACCOUNT (JOINT資本勘定)

	£		£
当期の支出	×××	Stock and Shares	×××
その他鉄道会社に対する支出	×××	短期借入金	×××
②(貸方)残高(一般B/Sに振替)	308,208		
	×××		×××

General REVENUE ACCOUNT (General収益勘定)

	£		£
GWR費用	×××	GWR収益	×××
Wayに関する費用、機関車に関する費用、車輛の費用、監査に関する費用、補償費、修繕費、駅、火災保険料、税、支払地代、議会費など		旅客、小包、動物、郵便、商品、石炭、家畜、波止場(受取)使用料	
Kennet and Avon運河会社など	×××	受取利息	×××
その他の会社の費用		受取地代など	×××
③GWR収益勘定	558,228	Kennet and Avon運河会社など	×××
West Midland収益勘定	×××	その他の会社からの収益	
South Wales収益勘定	×××		
(本線収益勘定貸方に振替)			
	×××		×××

GREAT WESTERN (ORIGINAL) REVENUE ACCOUNT (本線収益勘定)

	£		£
保証株された年間配当金 ¹	× × ×	未処分利益	87,094
社債利息	× × ×	△未払配当金	- 82,386
South Wales鉄道会社の収益	× × ×	③収益勘定残高	558,228
④(貸方)勘定残高	123,906	△Reserve for Doubtful debts	- 1.5
(一般B/Sに振替)		他の会社からの受取配当金	× × ×
	× × ×		× × ×

GENERAL BALANCE SHEET (一般B/S)

	£		£
資本勘定残高		現金預金残高	× × ×
①GWR分	114,292	Stores勘定残高	× × ×
その他会社分	× × ×	その他の勘定残高	× × ×
②JOINT分	308,208		
収益勘定残高			
④本線収益勘定残高の振替	123,906		
その他会社分	× × ×		
その他の勘定残高	× × ×		
	× × ×		× × ×

(出所 :Public Record Office, RAIL1110/182, 1864/1を参考にして作成。)

GWRでは、図表6のように、1862年、収益に対する費用の割合が一旦小さくなり、経営成績が良好になったかにみえた。しかしながら、その後、同割合は再び上昇し始めた。GWRの合併後の経営成績は、合併により改善されず、悪化したといえる。

このように一般貸借対照表は、資本勘定と収益勘定の残高の振替先であった。したがって、GWRは、同報告書の採用により、他の鉄道会社同様、複会計システムを採用したことになる。ただし、採用の契機となったのは、合併であった。合併後、他の会社の会計報告書を合体させる際、その整合性を立証するために利用されていた。後述するように、他の鉄道会社のように、suspense勘定を採用していなかったため、同勘定を記載するためではなかった⁴²。

¹ 配当率を約束された保証株に対する配当金。

4.2 suspense勘定の不採用

1847年恐慌勃発後、資本からの配当など粉飾が暴露された鉄道産業界では、株主が資本勘定を閉鎖するよう要求していた。株主は、資本勘定が閉鎖されていない状況が粉飾を引き起こしたと考え、資本勘定の閉鎖を要求したのである。また、当時の鉄道会社は、建設資金不足に陥るたびに新株を発行していた。そして、株主は、これを引き受ける義務があった。しかしながら、株価が下落する中で、これに躊躇していた。したがって、鉄道会社に対して、資本勘定に関する取引を行わないと約束させる意味を持つ資本勘定の閉鎖を、要求していたとも考えられる。

LNWRをはじめ多くの鉄道会社は、この要求を考慮して、資本勘定への記入の制限に努め、これまで資本勘定に記入してきた支出をも収益に賦課することを決定した。しかしながら、一定の配当率の達成を目標としていた鉄道会社は、固定資産に関する支出のうち、本来なら資本勘定に記入すべき巨額の支出を、一度に収益に賦課することが難しかった。そこで、収益への賦課を延期する、あるいは株主の許可を得てこれを資本に賦課する方法を採った。このような場合に、収益への賦課を延期した金額、あるいは将来、株主の許可を得た際に、資本に賦課する支出を、一時的に記入しておく勘定として開設されたの

⁴² GWRは、suspense勘定を採用しなかった一方で、一般貸借対照表を採用すると同時にStores勘定を採用している。GWRは、LNWR同様、機関車等を会社の直接監督下にある別工場で製造を行っていた。Swindon機関車工場は、当初修繕を目的としていたが、1846年から機関車の製造を開始した。工場はSwindonを鉄道町として発展させた程大きな規模であった（MacDermot [1931], p.768; 湯沢 [1988], 179頁）。

Stores勘定は同工場での支出を資本勘定あるいは収益勘定に記入する前に一時的に記入しておく勘定として採用されたと考えられる。図表6のように、一般貸借対照表の貸方にはStores勘定が記載されている。毎期Stores勘定の残高は変動しており、毎期その一部が資本勘定もしくは収益勘定に振り替えられていた。

年	期	
1863	後期	確認不可
1864	前期	310,408
1864	後期	なし
1865	前期	なし
1865	後期	なし
1866	前期	382,667
1866	後期	356,386
1867	前期	確認不可
1867	後期	なし
1868	前期	329,236
1868	後期	316,842

備考：s.以下切捨て。

（出所：Public Record Office, RAIL 1100/182を参考にして作成。）

がsuspense勘定であった。そして、同勘定は一般貸借対照表に記載された。

しかしながら、当時のGWRは、suspense勘定を採用していなかった。すなわち、前述したように、他の鉄道会社に比較して、現金主義に近い基準で期間損益計算を行っていたのである。GWRは、一般貸借対照表を採用しても、しばらくは、suspense勘定を採用せず、法制化が行われた1868年になってようやく、suspense勘定を採用するのである⁴³。

GWRが、他の鉄道会社と異なり、suspense勘定を採用しなかったことには、すなわち現金主義に近い基準で期間損益計算を行っていたことには、他の鉄道会社ほどには、一定の配当率の達成を意識していなかったことが関係していると考えられる。

GWRの配当率は、図表5のように、1840年代、コンソル債の利率に比較して高かった。しかしながら、1847年恐慌勃発後、GWRの配当率は、同じ位もしくはそれ以下となった。特に、1855年以降、その低下は著しい⁴⁴。

このようなGWRの配当率の変動幅は、(前身L&BR時代の時も含めて) LNWRの配当率に比較して、大きい。具体的にはLNWRの変動幅(前身L&BR時代も含む)は5.75%(下が4.25%、上が10%)であった一方で、GWRの変動幅は6.75%(上が8%、下が1.25%)であった。このことから、GWRは、LNWRほど、配当率の変動を意識していなかったと、すなわち、一定の配当率の達成を意識していなかったと考えられるのである。

さらに述べるならば、このような結果を受けて、GWRの株価は、図表7のように、配当率がGWRより大きかったLNWRに比較して、常に低かった。GWRは、株価を、それ程、意識していなかったとも考えられる。そして、GWRが株価を意識する必要がなかったのは、GWRの建設資金有高が潤沢であったことに関係していると考えられる。GWRでは、図表8のように、1859年以降、常に、資本勘定の収入は支出を上回っている⁴⁵。GWRは、建設資金有高が潤沢であったために、他の鉄道会社ほど、資金調達を期待して、一定の配当率の達成を意識していなかったと考えられるのである。

⁴³ GWRは、1868年鉄道規制法が制定後の1868年7月期、suspense勘定であるPermanent Way Improvement勘定を採用した。1869年1月期には、会計報告書様式を1868年鉄道規制法で導入された会計報告書様式の雛型に倣って作成している。

⁴⁴ MacDermot [1931], p.637.

⁴⁵ 1866年1月期と7月期、旧(GW)線の資本勘定は、支出が収入を上回った。ただしWest Midland線の資本勘定は、収入が支出を大きく上回り、結局、建設資金不足の状況にならなかった。

図表7 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。)

図表8 資本勘定残高の推移

(単位：£)

年	期	残高
1858	前期	563,696
1858	後期	363,031
1859	前期	408,055
1859	後期	247,074
1860	前期	298,324
1860	後期	400,858
1861	前期	501,996
1861	後期	427,035
1862	前期	720,820
1862	後期	568,873
1863	前期	124,764
1863	後期	555,196
1864	前期	607,074
1864	後期	550,417
1865	前期	801,184
1865	後期	1,036,163
1866	前期	576,196
1866	後期	400,596
1867	前期	確認不可
1867	後期	確認不可
1868	前期	747,400
1868	前期	665,785

備考：s.以下切捨て。

(出所：Public Record Office, RAIL 1100/182を参考に
して作成。)

4.3 固定資産の更新に関する支出の資本への賦課

さらに、GWRにおいて、建設資金有高が潤沢であったことは、固定資産に関する支出の資本に賦課できる範囲に影響を与えていたと考えられる。会長Potterは、1865年前期の取締役報告書の中で、資本勘定に記入すべき支出について以下のように述べている。

「取締役は巨額で、耐久性を強化するための支出を必要とする、車輛の追加、木造建造物の更新および再建築、軌道の取替などを、行うべきか否かについて注意深く検討を行った。取締役は、資本勘定に記入する支出を、不必要に増加させたくはない。[ただし、]利

息も含めて、生じた支出全額を収益に賦課することは不適切であると考え。それゆえ、新しく追加した車輛や、木造製の高架橋の更新および取替を資本勘定に記入することを提案する。そのような支出により「高架の」耐久性は増す⁴⁶」。

GWRは、当時、固定資産に関する支出のうち、追加・取替・更新について、巨額でかつ耐久性を高める効果のあるものとして、資本勘定に記入、すなわち資本に賦課することがあったのである。固定資産に関する支出のうち、更新および取替について収益に賦課していたLNWR、追加まで収益に賦課していたLB&SCRに比較すると、GWRの固定資産に関する支出の資本に賦課できる範囲は、広がったといえる⁴⁷。

5 議論

GWRは、1863年後期に、一般貸借対照表を採用した。多くの鉄道会社は、1850年代前半に採用したことを考えると、10年程遅れての採用であった。先行研究は、このようなGWRを、特殊なケースとして位置づけていない。しかしながら、当時のGWRは、進んだ会計実務を行っていた。その会計実務は、同じく進んだ会計実務を行っていたLNWRとともに、鉄道会計規制法法案作成の際、参考とされる程であった。したがって、このようなGWRが一般貸借対照表を遅れて採用したことには、他の鉄道会社と異なる環境があったと想像される。

1850年代前半までに一般貸借対照表を採用した鉄道会社について述べると、ある会社は、発生主義的な期間損益計算を導入し、その結果、生じた発生主義的な勘定科目を記載する報告書として一般貸借対照表を採用した。その後、一定の配当率を達成するような配当可能利益を算定する報告書として用いられた。別の会社は、1847年の恐慌勃発後、粉飾が暴露されたことにより失墜した株主の信用を回復させるために、株主の資本勘定閉鎖要求に応える必要が生じ、それが不可能であったため、その代替案として、一般貸借対照表を採用した。その後、このような一般貸借対照表は、株主の資本勘定記入制限の要求が強くなり、固定資産に関する支出のうち収益に賦課する金額が大きくなると、これを延期す

⁴⁶ Public Record Office RAIL1110/182, 1865/7.

⁴⁷ 澤登 [2005a];[2005b];[2006] 参照。

るために採用されたsuspense勘定の記載先としても重要な役割を担うようになっていた。

GWRが一般貸借対照表を採用したのは、1863年後期のことである。GWRは、West Midland鉄道会社との合併を契機に、一般貸借対照表を採用した。一般貸借対照表は、GWR旧線（本線）、WMR新線（支線）、それぞれで作成された資本勘定残高と収益勘定残高を合算するための報告書であった。各報告書間の整合性を立証するために、用いられていたと考えられる。

当時のGWRは、suspense勘定など発生主義的な勘定科目を、新たに採用したわけではなかった。取締役報告書に、資本勘定閉鎖要求に関する記述も見当たらないため、株主の資本勘定閉鎖要求に応えた結果でもなかった。GWRは、他の鉄道会社に比較して、一定の配当率の達成を意識しておらず、また、資金調達に対する期待も低かった。この背景には、GWRの建設資金有高が潤沢であったことがあると考えられる。

さらに述べるならば、建設資金有高が潤沢であったGWRは、資本に賦課できる範囲が広がった。GWRは、建設資金不足に悩んでいた他の鉄道会社と異なり、既存株主に新株を割り当てることなく、固定資産に関する支出を資本に賦課することができたと考えられる。すなわち、株主の許可を待つことなく、支出発生後即座に資本に賦課することができたのである。したがって、固定資産に関する支出を一時的に記入しておくためのsuspense勘定を必要としなかったと考えられるのである。

GWRの、一般貸借対照表採用の遅れやsuspense勘定の不採用といった特殊な会計実務が、一定の配当率の達成に対する無頓着さや、潤沢な建設資金有高といったことがらと関係していたことを考慮すると、逆に、一定の配当率の達成に対する意識や、建設資金不足の状況、すなわち株主からの更なる資金調達への期待が、LNWRをはじめとする19世紀中葉英国鉄道会社の会計実務、すなわちsuspense勘定の採用や一般貸借対照表の採用に大きく影響を与えていたと想像される。

6 おわりに

19世紀後半のGWRに関する先行研究は、GWRを、特に一般貸借対照表の採用について、特殊なケースとみなしてこなかった。これは、GWRが1863年後期に一般貸借対照表を採用し、結果、LNWRをはじめ他の鉄道会社と同様に、複会計システムを採用することになったためであったと想像される。

本稿は、GWRが他の鉄道会社に10年ほど遅れて一般貸借対照表を採用したことに注目し、これを特殊なケースとして位置づけた上で、その理由を検討した。こうすることによって、GWRの会計実務と他の多くの英国鉄道会社の会計実務との違いが、どのような環境の違いから生じたのかについて示すことができ、その結果から、逆に、19世紀中葉英国鉄道会計の役割について考察を加えることを試みた。

GWRは、WMRとの合併を契機として、一般貸借対照表を採用した。GWRの一般貸借対照表は、資本勘定と収益勘定残高の単なる振替先、あるいは発生主義的な勘定も久野記載先ではなく、新旧各路線の報告書の残高を合算する報告書であった。GWRは、建設資金有高が潤沢であったため、更なる資金調達を期待して、株主の資本勘定閉鎖要求に応える必要がなかった。また、一定の配当率を達成する必要が低く、1868年までのGWRは、現金主義に近い基準で期間損益計算を行っており、費用を望ましい水準に誘導させるためのsuspense勘定を必要としていなかった。加えて、GWRにおける固定資産に関する支出の資本に賦課できる範囲は、建設資金不足にあった他の鉄道会社に比較して、広がった。したがって、suspense勘定を必要としていなかった。したがって、他の鉄道会社が一般貸借対照表を採用した時期に、一般貸借対照表を採用しなかったと考えられる。

逆に述べるならば、19世紀英国鉄道会計の特徴である、一般貸借対照表やsuspense勘定は、一定の配当率の達成といった目標、建設資金不足、更なる資金調達への期待といった環境から生じたものである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.
- [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.
- [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.
- 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. [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.
- [1989], *A History of Financial Accounting*, London.
- Ellis, H. [1954], *British Railway History*, London.
- Glynn, J. J. [1984], "The Development of British Railway Accounting: 1800-1911," *The Accounting Historians Journal*, Vol.11, No.1, pp.103-118.
- Gourvish, T. R. [1980], *Railway and the British Economy 1830-1914*, London.
- Lardner, D. [1850], *Railway Economy*, London (reprinted ed., New York, 1968).
- Lee, G. A. [1975], "The Concept of Profit in British Accounting, 1760-1900," *Business History Review*, Vol.49, No.1, pp.6-36.
- Macdermot, E. T. [1927], *History of the Great Western Railway, Vol.I*, London.
- [1931], *History of the Great Western Railway, Vol.II*, London.
- 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.
- 澤登千恵 [2005a], 「19世紀英国鉄道会計の複会計システム—LNW鉄道会社の外部報告書を中心に—」, 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suspense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。
- 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。
- 中村萬次 [1991], 『英米鉄道会計史研究』同文館。
- [1997], 『恐慌と会計』晃洋書房。
- 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。
- [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。