

平成 26 年度

日本大学大学院経済学研究科
博士学位請求論文

19 世紀におけるアメリカ鉄道会計史に関する研究
— 近代会計理論の形成 —

経済学専攻博士後期課程
中川 仁美

目次

序章	アメリカ鉄道会計における史的研究の視座	4
第1節	アメリカ鉄道会計発達史の意義	4
第2節	会計における歴史的視点の重要性	5
第3節	鉄道会計発達史における先行研究概観	6
第4節	会計の発達過程に関する理論の先行研究概観	9
第一章	アメリカ証券市場と鉄道会計	13
第1節	アメリカ証券市場の発達	13
第2節	アメリカ鉄道業の必要性	16
第二章	アメリカ鉄道会計の発展過程におけるパラダイムシフト	18
第1節	アメリカ鉄道とパラダイムシフト	18
第2節	アメリカ鉄道会計の発達に関する理論	19
第三章	Illinois Central 鉄道の史的分析	22
第1節	Illinois Central 鉄道の特徴	22
第2節	Illinois Central 鉄道における年次報告書の考察	25
第3節	収益勘定 (Income Account) と資本勘定 (Capital Account)	26
第4節	減価償却の会計 (取替法・廃棄法)	40
第5節	過大資本化と運賃競争	41
第四章	Central Pacific 鉄道の史的分析	50
第1節	Central Pacific 鉄道の特徴	50
第2節	Central Pacific 鉄道における年次報告書の考察	51

第 3 節	減債基金会計の意義	5 4
第 4 節	利害調整機能と情報提供機能	5 8
第 5 節	経営者報告書 (Report of Manager) と技師報告書 (Report of Engineer)	6 0
第五章	財務的側面と管理的側面の分化	6 2
第 1 節	財務的側面	6 2
第 2 節	管理的側面	6 2
第 3 節	財務的側面と管理的側面の分化の過程	6 6
第六章	総括	7 1
参考資料一覧		7 4

序章 アメリカ鉄道会計における史的研究の視座

第1節 アメリカ鉄道会計発達史の意義

本論文は、会計の諸概念の生成過程という歴史的視点を重視することで、会計諸問題の根底を理解し、その解明を試みるものである。会計学を学際的な科学と位置づけ、経済学、経営学などの社会科学の大きな枠組みの中における会計学といった視点から、会計理論とそれを構成する会計諸概念の社会経済的機能を探求することを本論文の支柱とする。また、生成過程からすでに内在する構造¹が発揮する機能を一定の外的要因によって顕在化させ、その機能が蓄積するという視座を基軸として、その対象をアメリカ証券市場との関係が重要な意味を持つアメリカ鉄道会計に置くこととした。

そこで本論文は、1850年代に多様な証券による財務政策を行った主要鉄道に焦点を当て、Illinois Central 鉄道²と Central Pacific 鉄道³における実際の年次報告書の史的分析を行っている。アメリカ鉄道業の特徴は、①建設に巨額の資金が必要であったため株式会社形態をとったこと②資金のほとんどが固定資産に投下される大規模な会社であったこと③国家的事業であり公益性が高かった（国策会社）こと④鉄道証券が出回るようになってから証券市場が活性化し、株式会社が資金調達を行う上で基盤となる証券市場が形成されたことが、挙げられる⁴。

アメリカ鉄道会計の使命は、配当可能利益計算と財産の保全である。さらに、アメリカ鉄道会計の特徴は、鉄道建設資金が莫大であったため、資本の拡大が必要となり、株主層の分化が生じ、利害調整の必要性（配当政策）が増した。固定資産の割合と絶対額が増え、減価償却⁵（廃棄法・取替法）が必要とな

¹ ここでいう構造とは、会計処理の形式を指す。

² Illinois Central 鉄道は、土地を担保とした社債を発行した。それは、イギリスで始めて公開・発行された社債であり、その後、アメリカへの海外資本の投下が増加した。

³ Central Pacific 鉄道は、史上初の大陸横断鉄道であり、その後のアメリカ鉄道会社における運営の模範となった。

⁴ 村田直樹『鉄道会計発達史論』日本経済評論社、2001年、109-111頁。

⁵ A.C.Littleton 教授は減価償却を配当政策と述べており、実際の企業

った。政府からの援助を受け、また運賃決定に政府が関与⁶し、政府に対する財務報告の必要性が生じた。そして、資本市場との関係から過大資本化が生じた⁷。

簿記の管理の限界⁸を迎えていた当時のアメリカ鉄道業は、上記のような経済現象を通じて、会計諸概念が精緻化し、H.R.Hatfield教授の近代会計理論へ多大な影響を与えた⁹。また、会計における進化は、生物進化論とは対比される経済進化論にあり、パラダイムシフト（突然変異）ではなく、時代の変遷に合わせて顕在化した機能の蓄積である。これが、本研究における自説であり、新たに得た知見である。

第2節 会計における歴史的視点の重要性

一般に、財務会計の発達史を考える場合、会計制度上の変遷に着目し、考察する研究が散見される。しかし本論文は、会計の諸機能とその相互関係を分析し、企業に内在する諸機能が一定の外的要因によって顕在化する過程を考察するものである。

歴史研究の重要性は仮説を一次資料の分析を通じて実証する点、現代的な視点で当時の会計実務を分析する点、当時の社会と経済の変動による影響を受けた企業が作成した年次報告書の内容と形式を動的に把握する点にある。

先述したとおり、本論文は、会計の諸機能について考察を行い、会計の発展に関する理論に新たな見解を加える。そのためには、ある機能をもたらす構造が必要となるという会計の機能と構造の関係から、年次報告書に対し考察する。

近代会計理論の源流を探求するためには、史的分析による実証が欠かせない。会計は企業の置かれている社会経済的背景に合わせて新たな機能を発揮するが、その際にも会計の性質は一

として、The Boston and Worcester 鉄道や The Boston and Providence 鉄道の実務を考察している（片野一郎訳『リトルトン会計発達史』同文館出版、2012年、327-339頁）。

⁶ 中村萬次『米国鉄道会計史研究』同文館出版、1994年、11-12頁。

⁷ 村田直樹、前掲書、134-135頁。

⁸ 簿記は企業の内部管理に適していたが、外的要因に対応する柔軟性が欠如しており、資本主義経済下における企業において簿記の管理では限界を迎えることとなった。

⁹ 本論文における近代会計理論とは、H.R.Hatfield教授の『近代会計学（Modern Accounting）』を指している。

切変わらない。今日ではめまぐるしく変化する金融情勢に合わせて会計制度が度々改正され、会計学の基本的な考え方が多様化しているが、ひとつの会計処理の生成過程（原点）を探ることで、企業にとって何故その会計処理が必要とされたのかが明らかになる。資本主義経済における企業の目的は、利益の追求であり、企業会計は営利を主目的とする企業において構築されたシステムである。そのため、企業は資本の集中を促進させる必要があり、それが財務会計の目的のひとつである。社会科学は、歴史的事実によって、社会と経済の変動を根拠にした論理的な仮説を裏付ける学問である¹⁰。

第3節 鉄道会計発達史における先行研究概観

H.R.Hatfield 教授の『近代会計 (Modern Accounting)』では、当時の鉄道会計を概観しており、過大な減価償却費の計上は、利益の過小表示、秘密積立金の設定に利用される。減価償却費の過大計上は、実務では黙認されているが、保守主義の濫用であり、理想的な会計からの逸脱であると主張している¹¹。

当時のアメリカの企業実務では、株式を対価として取得された有形資産の価値が、発行された株式の額面未満である場合には、その差額として「のれん（無形資産）」を計上していた。アメリカ鉄道会社は、においても、高額の「のれん」が計上された。「貸借対照表は実際の状態を表示すべきであり、企業が\$100,000の資本金を持つということは、\$100,000の純資産を持つということだけを意味するべきである。株式会社が額面未満の市場価値で株式を発行するということは、自己矛盾とみなされるべきである¹²」。H.R.Hatfield 教授は、取得した資産の価値が額面価額よりも小さい場合には、その差額は、株式

¹⁰ 廣松渉教授は、「認識の過程は、本源的に、共同主観的な物象化の過程であり、しかもこの共同主観性が歴史的社会的な協働において存立する以上、認識は共同主観的な対象的活動、歴史的プラクシスとして存立する」と述べている（廣松渉『世界の共同主観的存在構造』講談社学術文庫、1991年、37頁）。

¹¹ H.R.Hatfield, *Modern Accounting—Its Principles and Some of Its Problems—*, Arno Press, 1976, p.120（松尾憲橘訳『ハットフィールド近代会計学』雄松堂書店、1971年、123頁）。

¹² 同上書、165頁。

ディスカウントとして表示すべきことを提案する。つまり、のれんとして計上されているものの大部分は、資産の過大計上額であり、その実質は株式の割引発行である¹³。「一般に表明される見解は、『株式の水割り』が本質的に投資家に対する詐欺であり、公衆に対する犯罪である、というものである。この犯罪は、会計の観点から、より明確に位置づけられる。株式の水割りの弊害は、資産価値の誤表示に通ずるということであり、会計の絶対的完全性を厳格に固守することによって、株式の大量発行による弊害が避けられ、または修復される¹⁴」。

加藤盛弘教授の宮上一男編著『近代会計学の発展』に掲載された「アメリカ会計理論の変遷」では、以下のように述べられている。ハットフィールド理論は、原価を価値の一形態として財産理論のなかで論理化することによって、巨額に水増されている固定資産の評価替（評価損露呈）を防止して配当可能利益を確保し、水割株式を額面で計上することによって、企業合同の促進（あるいは企業合同の結果をとりつくろうことによって証券市場を維持発展させその後の資金調達を可能にする）に奉仕するという歴史的課題を背負っていた¹⁵。『近代会計学』において利益と資本は重要であったのである。

高寺貞男教授、醍醐聡教授の『大企業会計史の研究』による減債基金会計は、アメリカ鉄道会社の実務からきている¹⁶。U.S.Steel社¹⁷における会計実務の特徴は、減債基金会計において、減債基金の設定とともに、利益処分により減債積立金を設定し、さらに、当該社債による資金調達によって取得された

13 村田英治「リトルトンの簿記・会計史観と現代会計」森田哲彌編著『簿記と企業会計の新展開』中央経済社、2000年、95-107頁。

14 H.R.Hatfield, 松尾憲橋訳, 前掲書, 171-172頁。

15 加藤盛弘「アメリカ会計理論の変遷」宮上一男編『近代会計学の発展I』世界書院, 1976年, 22-26頁。

16 高寺貞男, 醍醐聡『大企業会計史の研究』同文館出版, 1979年, 19頁。

17 アメリカ鉄道業では、レールの生産のため鉄が大量に必要であった。アメリカの実業家である Andrew Carnegie は、アメリカ鉄道会社の会計を学び、その知識と経験を製鉄業である U.S.Steel 社において活かした。アメリカ主要鉄道と、U.S.Steel 社は、Pricewaterhouse が会計監査業務を行っていた。アメリカはイギリスから莫大な資本を投下されたため、アメリカ鉄道業も製鉄業である U.S.Steel 社も、イギリスの会計事務所から監査されていたのである。そして、アメリカ鉄道業や製鉄業における会計実務を体系化したものが、H.R.Hatfield 教授の *Modern Accounting* である。

有形固定資産に対しても、利益処分により減価償却を実施するというものである。これにより、同一の借入資本に対して、減価償却による回収を行うと同時に、減債積立金に見合う特定資金の内部留保が達成されるため、投下資本を重複して回収したのと同じ結果をもたらすとしている¹⁸。すなわち、減債積立金として設定された積立金は、究極的には固定資産に投下され、企業の原初投資額を維持するという機能を果たすことが可能となる。つまり、固定資産の減価に対して、減債積立金が設定されているならば、その積立金のみでも固定資産に対する減価分を補填することができるため、追加的な減価償却準備金の設定は必要とされないのである。「過大資本化は、会計的にみると資産の過大表示である¹⁹」。資産のほとんどが水（架空資産）であるため、いずれ企業は水抜きを行わなければならない。

U.S.Steel社の設立にあたって遂行された過大資本化政策、すなわち資産の過大計上は、機能資本と擬制資本の不均衡を招来したが、同社による過大計上資産の適正化・スリム化の過程は、暖簾、減債基金会計、減価償却など、近代会計理論の確立に多大なる影響を与えた²⁰。

U.S.Steel社が行った過大資本化政策は批判も多いが、水を抜くことによって、企業の資産の部に関しては正常に戻っている。過大資本化に対する水抜きは、方向性としては適正に導く手法であり、一概に批判は出来ないのではないか。資本主義経済下における株式会社の最大の目的は利益の追求であり、過大資本化政策は経営者として当然の経済行動である。

その他の重要となる先行研究には、中村萬次教授の『米国鉄道会計史研究』が挙げられる。中村萬次教授は、「アメリカにおける鉄道の生成・発達」が、アメリカ産業資本主義の確立に寄与してきたことを否定する論者はなからう。・・・アメリカにおける鉄道会社会計の史的展開過程を検討することによって、経済発展の諸段階で果たしてきた会計の社会的機能を究明する

¹⁸ 高寺貞男，醍醐聰，前掲書，29頁。

¹⁹ 村田直樹，前掲書，134-135頁，村田直樹「過大資本化の会計」『調査と研究』長崎県立大学国際文化経済研究所，第27巻第1号，1996年，83-85頁。

²⁰ 春日部光紀「U.S.Steel社の資産適正化会計」『経済学研究』第59巻第1号，1988年，63頁。

ことを主な目的としている²¹⁾と述べており、アメリカ鉄道会計研究の重要性を明示している。そして、村田直樹教授の『鉄道会計発達史論』および『企業会計の基礎理論』によれば、「鉄道会社における管理会計的側面と財務会計的側面は、会計の歴史的発展過程において、分離・対立し、独自の構造を形成してきている²²⁾と述べている。これらの先行研究から、当時の鉄道会計の在り方や、社会経済的背景が会計へ及ぼす影響を参考とさせて頂いている。村田直樹教授はイギリス鉄道を主要研究としているが、本研究ではアメリカ鉄道に視点を当てることで、イギリスとは異なるアメリカ会計発達史を研究の支柱とし、アメリカ鉄道業における会計が近代会計理論に与えた影響を明らかにする。アメリカ鉄道業はイギリスからの資本で成り立っており、社債金融が発達するなか、政府から土地や資金の援助を受けていた。このようなイギリスとアメリカの社会経済的背景の違いが、企業会計にどのような影響を及ぼすのかを明らかにすることが、先行研究を踏まえた上での本研究の独自性である。

第4節 会計の発達過程に関する理論の先行研究概観

Max Weber 教授は、所有と経営の分離（委託・受託責任）から会計報告が必要となり、利益を分配すると述べている。貸借対照表は、将来の損失も計上（保守主義で抑制する＝利益の操作）から分配し、株主層の分化から銀行や創業者は財産の保全を願うため、複式簿記（原価実現主義）を主張している²³⁾。

Shih Cheng Yu 教授の会計理論の定義としては、一般に、論理的に首尾一貫し、且つそのうちの若干のものについては検定

²¹⁾ 中村萬次，前掲書，1頁。

²²⁾ 村田直樹『企業会計の基礎理論』同文館出版，2009年，1頁。村田直樹『会計の諸機能－企業会計の史的展開』創成社，2001年，12-13頁。

²³⁾ 梶田龍三教授の「会計における二重の受託責任概念（目的）について」において、会計理論・制度－特に会計目的論に関して－を形成する基軸としては、大きく分けて作成者指向の視点とそれに対立する利用者思考の視点が存在し、受託責任概念（目的）は、歴史的観点からみれば、一種類だけではなくて少なくとも二種類－これをここでは「二重の受託責任概念（目的）」と表現している（梶田龍三「会計における二重の受託責任概念（目的）について」『大分大学経済論集』2013年，第65巻第2号，91頁）。

検証，もしくは確証がなされてきた一組の命題によって表される。ある特定の理論は，より良い理論がないために，有効あるいは妥当であると承認されている。所与の理論に完全な確実性が欠けていることは，人間の知識が常に蓋然的であることを意味する。いわゆる「明白な事実」でさえも，真実間の「関係」を述べていないために，事実もしくは真実でないことがある。理論についていえることは，実世界の一定の現象を説明し，そしておそらく予測する際に，それがある程度の信頼または確証を与えるということである。理論の完全な検証は不可能であり，その意味で，ある理論が完全に終結したとか，確認されたなどとはいえない。したがって，理論は絶えず検定され，改訂され，修正され，より良い理論と交替させられている²⁴。つまり，絶対的ではなく，本論文の目的である「史的分析により，既存の会計理論をより強固なものにする」と合致している。

黒澤清教授は，「会計思想史におけるパラダイム変革」において，パラダイムシフトという用語を使用している²⁵。生物進化論と経済進化論を対比させると，会計（社会科学）において進化を問題にする時，例え突然変異が起きたように見えても，それは生物学（自然科学）とは異なる視点が必要となる。会計の新しい機能や構造の開発には，市場における選択の前に，企業内部において事前の選択が作用する。生物進化論は「最適なものが生き残りその他は死に絶える＝淘汰」を前提とするが，会計においては様々な処理や実務が共存可能である。したがって，柔軟性のある会計は，元から内在されていた機能を外的要因に触発されることで顕在化させる，経済進化論を取っている。そのため，会計における進化は，生物進化論とは対比される位置にあり，パラダイムシフト（突然変異）ではなく，時代の変遷に合わせて顕在化した機能の蓄積である。これが，本研究における自説であり，新たに得た知見である。

A.C.Littleton 教授は，キャッシュフロー計算書に関して企業内部で秘密（非公開）の資料として利用していたと述べている。

²⁴ Shih Chen Yu, *The Structure of Accounting Theory*, Book on Demand, 1994, pp.1-10.

²⁵ 黒澤清「会計思想史におけるパラダイム変革」『会計』，第110巻第6号，1976年，917-929頁。黒澤清『近代会計学〔改訂増補版〕』春秋社，1995年，1-5頁。

実際、第二次世界大戦後にキャッシュフロー計算書は表に出てくる。株主は配当の増額を要求し、従業員は給料の増額を要求するが、株主・従業員の要求に答えられないこと（生産設備への資金投下・弾薬等の在庫増のため）を説明するために、キャッシュフロー計算書を公開した。

村田英治教授は、福島大学経済学会『商学論集』所収の「受託責任会計と投資意思決定会計」において、貸借対照表中心アプローチ、損益計算書中心アプローチ（静態論・動態論）について述べ、委託受託責任会計と投資意思決定会計を明記している²⁶。それを考慮すると、「会計パラダイムの段階的発達（小栗崇資教授）²⁷」「会計のパラダイム変革（黒澤清教授）²⁸」の用語の使用には疑問が残る。会計は、外的要因（経済基盤の変化）に触発され、その状況や目的に適した機能を発揮し、選択することが出来る。静態論から動態論への移行（動態論から静態論への移行）、委託受託責任から投資意思決定有用性への移行、原価主義から公正価値への移行等、全ての重点移行は、それを顕著に表している。

津守常弘教授は『会計基準形成の論理』において、企業会計は、本来、個別企業の記録・計算・報告のシステムとして生み出されたものであると述べている。しかし、それは、株式会社制度の生成と発展にともない、単なる個別企業の記録・計算・報告のシステムであるにとどまらず、同時に、社会的統制の一手段として「ディスクロージャー制度」という、極めて広範な社会的制度の中に組み込まれるに至ったと主張する²⁹。

上述した先行研究から得た知見をまとめると、アメリカ鉄道会社はその経営政策から近代会計理論に多大な影響を与えた。そして、会計の認識・測定・報告といった機能の中で、時代の変遷に合わせ生まれた新たな支配的な考え方は、パラダイムシフトという用語を用いている。黒澤清教授は、会計処理の変化をパラダイム展開という用語を用いて説明しており、会計処理

²⁶ 村田英治「受託責任会計と投資意思決定会計」『福島大学経済学会商学論集』2011年、第79巻第4号、1-17頁。

²⁷ 小栗崇資「社会科学としての会計学の位相―田中会計理論の検討―」『東京経大会誌 250号』、2006年、81-102頁。

²⁸ 黒澤清、前掲論文、917-929頁。

²⁹ 津守常弘『会計基準形成の論理』森山書店、2002年、1頁。

を取り巻く論理に関しては触れていない³⁰。また、足立浩教授は、見積原価計算を例に、構造を持っているから標準に適応すると述べている。これは、構造を持っていないと機能しないと捉えることが可能であり、会計構造を応用することで徐々に変化していくものだと考えられる。したがって、会計の基本構造は変化せず、ひとつの構造が様々な事象に適応出来る。これが会計の柔軟性である。

そこで、先行研究を踏まえて、自らの意見を整理する。公益事業としての性格を持つアメリカ鉄道会社において、現在の財務報告の論理は、初期の段階からアメリカの鉄道会計の中に存在していた。これは、企業が財務諸表を開示するようになるまでの流れを知ることで明らかになる。アメリカ鉄道会社では、内部管理に使用していた財務諸表を開示するにあたり、公益性が高く、政府の援助のもと運営を行っていたという特徴を有するため、株主だけでなく、政府や公衆にも報告する義務があった。このように財務報告には社会的意義があり、それは現代でも同様である。次に、当時のアメリカにおける証券市場の発達と企業の資金調達方法の多様化という視点から、株式会社であったアメリカ鉄道会社は証券市場の影響を強く受けている。多様な証券を発行し、株主層の分化に伴う利害調整を行うことで、財務会計が発達していった。また、財務会計の発展過程において考えられることは、会計の中に内在されていた機能が社会経済的要因に触発され顕在化するというものである。これは、会計はパラダイムシフトを行わず、時代の変遷に合わせて顕在化した機能の蓄積の上に成り立っていると論じている。19世紀のアメリカ鉄道会社における、会計諸概念の生成と理論の構築は、近代会計理論の成立に多大なる影響を与えた。また、現在、新しく生まれる会計実務もまた、従来から内在していた機能が顕在化したものなのである。

³⁰ 黒澤清教授によると、「既存のパラダイムを発見し、それに依存しながら、新しい研究を生み出し、やがて古いパラダイムを克服して、新しいパラダイムを創出することが学問の進歩である」と述べている（黒澤清「会計学の新しいパラダイムを求めて ―現代会計学のパラダイム展開―」『企業会計』1981年、13頁）。

第一章 アメリカ証券市場と鉄道会計

第1節 アメリカ証券市場の発達

証券市場が発達すると企業の資金調達方法は多様化し、管理面において会計の機能と構造がより向上する。19世紀におけるアメリカは、証券市場の発達が著しく、企業がその発達に対応すべく会計対策を取ったため、それが顕著に表れている。

アメリカでは、1817年にニューヨーク証券取引所が組織化される。しかし、取引されている証券の数が少なかったため、現在のように常に株価が把握できる状況ではなく、初期の上場証券は国債、州債、銀行会社と保険会社の証券であった³¹。次第に投資家達の間では、長期的利益が可能な株式会社の人気が出始める。その中でも鉄道業は、1850年代になると投資家達の間で特に注目されるようになる(図表1-1)。人気が出始めた理由としては、株式会社であったため長期的な利益が見越せたこと、当時、画期的な技術を使った新興企業であったが、政府からの保証があった(抵当権付社債・転換社債の発行)ことが挙げられる。投資家からすれば、株式会社特有である投資額相当分に限定されるという有限責任³²も魅力であったため、海外からの投資も増え始める³³。鉄道業の株式と債券の上場の増加に伴い、イギリスの海外資本がアメリカ鉄道業に投資されるようになった。そして、アメリカ資本の不足もあり急速に増加していった³⁴。このように、初期の資本市場³⁵において鉄

³¹ Charles・R・Geisst, 中山良雄訳『Wall Street: A History —ウォールストリートの歴史—』2001年, フォレスト出版, 89頁。

³² 「イギリスにおける多くの運河会社では、その建設に多額の資本が必要であったために、株式会社形態をとり、有限責任をもつ株主の出資により、その建設が行われた」(村田直樹『鉄道会計発達史論』前掲書, 111頁)。

³³ 「当時、株式会社の数は多くなかったが、資本の必要性が高まるとともに人気が集まるようになっていった。投資家にとって、責任が投資額相当分に限定されるという株式会社は魅力的だった。これらの会社の利益は長期的に見ると当たり前の利益しか上がらなかったが、当初は天文学的な額になるだろうと思われていた」(中村萬治, 前掲書, 46頁)。

³⁴ 中山良雄訳, 前掲書, 89頁。

³⁵ 本論文では資本市場と証券市場という用語を並行して使用しているが、資本市場は国民経済において投下された資本によって資金調達を行う市場と定義し、証券市場は株式や債券によって資金を調達する

道会社が最初の成長企業となり，証券市場で取引できる証券の数が増えると共に投資家が急増した³⁶（図表1-2）。

図表1-1 ニューヨーク証券取引所の上場株式銘柄数

	銀行	保険会社	鉄道
1792	2		
1802	3	4	
1812	6	10	
1822	11	21	
1832	25	34	7
1840	59	34	13
1856	985	75	380

（出所 楠井敏朗，前掲論文，129頁より作成）

金融的な市場と定義しているため，二つの用語の意味を混同しているわけではない。

³⁶ 楠井敏朗「アメリカ資本主義と1857年恐慌（上）ーアメリカ金融史の一断面ー」『横浜経営研究』第15号，1994年，124-127頁。

図表 1 - 2 1856 年における主要なアメリカ証券

	証券発行数	金額 (dollars)
Railroad stocks	360	433,286,000
Railroad Bonds	360	363,137,000
Bank stocks	985	266,137,000
State Bonds	31	190,718,000
City and Town Bonds	113	79,352,000
United States Bonds	1	30,737,000
Canal Stocks	16	25,888,000
Canal Bonds	16	22,130,000
County Bonds	347	13,928,000
Insurance Stocks	75	12,829,000
Misc. Stocks and Bonds	30	18,783,000

(出所 Robert Sobel, *The Big Board: A History of the New York Stock Market*, The free Press, 1965, p.58.より作成)

つまり、鉄道証券によって証券市場は活性化し、株式会社が資金調達を行う上で基盤となる証券市場が形成されていったのである。しかし、当時のアメリカ証券市場は厳密な整備がされておらず、相場師による詐欺や株価操作が横行したのも事実である。1830年代には、取引所では規制がなかったため、株の買い占め・空売りによる株価操作が頻繁に行われ、企業倒産や個人破産がしばしば起こった。

以上を念頭に置くと、アメリカ鉄道業は、現在の資金調達の主流である株式や債券といった近代的な資金調達方法を利用し

た企業の先駆³⁷であるといえる。様々な証券を利用した資金調達を行うことでアメリカ鉄道業の財務構造は複雑化し、その影響が財務会計に反映した³⁸。具体的には、様々な証券による資金調達方法の多様化と、株主の分化に伴う異なる利害を持つ株主の利害調整の必要性が挙げられる³⁹。これらは、現代の財務会計に収斂されており、企業における財務諸表の作成から財務報告までの機能と構造が精緻化した要因である。19世紀におけるアメリカ証券市場と鉄道会計は相互に関連性が有り、現代の複雑化した証券市場と企業会計の原点を形成している。

第2節 アメリカ鉄道業の必要性

当時のアメリカは、発展途上国であったため資本が不足しており、また、証券市場の整備がなされていなかった。1857年には恐慌が起こり、1860年代に入ると南北戦争が勃発した。アメリカ鉄道業の有用性としては、第一に経済的側面（全国市場の形成、西部の経済発展）、そして、第二に戦時的側面（国家の統一、防衛）が挙げられる⁴⁰。そのどちらも連邦政府にとって不可欠であったため、政府からの援助を受け、アメリカ鉄道業は政府の監視下の元建設・運営を行うこととなった。

株式会社形態をとった鉄道業は資金の源泉や運用に関し管理すべき情報は他の企業と比較すると群を抜いて高額であり、大企業独自の組織形態を取った⁴¹。アメリカ史上初の大陸横断

³⁷ Alfred D. Chandler, Jr., "The United States: Evolution of Enterprise", *The Cambridge Economic History of Europe*, Vol.7, 1978, p.74 (丸山恵也訳『アメリカ経営史』亜紀書房, 1986年, 第二章を参照)。

³⁸ 「鉄道業の特殊性は、他の事業と異なり、建設設備のために、巨額の投下資本を必要とするところにある。そのため運転資本に威嚇して固定資本の比率が圧倒的に巨大となる。すなわち資本の有機的構成の高度化である」(中村萬次『米国鉄道会計史研究』前掲書, 3頁)。

³⁹ 村田直樹教授は、「後に、鉄道業における財務会計は配当政策として機能するようになり、その財務諸表上で交錯する株主の利害を調整した」と述べている(村田直樹『鉄道会計発達史論』前掲書, 102頁)。

⁴⁰ 「この全国市場の形成は種々の要因—すなわち、人口増加、政治的統一と地理的一体性との存在、所得水準の全般的上昇—の所産であるが、交通機関の改善の異常な重要性を指摘しなければ全国市場形成の説明は完全なものとはならないであろう」Richard T. Gill, *Economic development: Pasts and Present*, Prentice-Hall, 1963, p.102 (安場保吉, 安場幸子訳『経済発展論』東洋経済新報社, 1965年, 105頁)。

⁴¹ 中山良雄訳, 前掲書, 91頁。

鉄道は、Union Pacific 鉄道と Central Pacific 鉄道により東西各方面から建設を開始した。起工 1863 年，完成 1869 年 5 月 10 日，走行マイル数 1777 マイル（2,843Km）であり，大陸横断鉄道はアメリカ西部の発展を促すことで，アメリカ経済成長に多大な影響を与えた⁴²。

当時のアメリカ鉄道業は，その資本の有機的構成の高度化により，簿記による管理では限界をむかえた。資本の多くが固定資産へ投下され，固定資産の割合と絶対額が増えたのである。固定資産の複雑化により，企業では減価償却等の問題に直面し，簿記では対応できなくなった。このような現状の中で，アメリカ鉄道会計は，展開していくのかを次章から論じる。

⁴² The Central Pacific Railroad, *Annual Report of 1863*, p.3.

第二章 アメリカ鉄道会計の発展過程におけるパラダイムシフト

第1節 アメリカ鉄道会計とパラダイムシフト

会計理論の発展過程⁴³において、自然淘汰は存在せず、会計は様々な処理や実務が共存可能である。したがって、財務会計の発展過程にはパラダイムシフトは存在せず、時代の変遷に合わせて顕在化した機能の蓄積の上に成り立っている。社会科学である会計は、自然科学のように突然変異が発生せず、社会経済的要因に触発され徐々に発達していくものである。

社会科学として会計学を考えた際、会計の新しい機能や構造は、企業が直面する諸問題に対応するため企業内部で制度化し、外的要因を受けて一般化する。アメリカ鉄道会計を外観すると、企業内で既に実務として行われていた会計処理の内容と形式が、社会経済的要因に触発され、社会的に制度化されるというプロセスをみることができる。会計において常にいえることは、基準の前に実務が先行しているということである。

会計理論を構成する会計諸概念は、企業が問題に直面し解決策を模索した結果、生成・発達したものであり、その過程が会計理論を精緻化させていくのである。つまり、会計は会計システムの中だけで変化しているわけではなく社会経済的要因が会計処理に作用する。

そして、会計理論の発展過程において、自然淘汰は存在せず、会計は多様な処理実態が存在する。このように、柔軟性のある会計は、その様々な機能を外的要因に触発されることで発揮する。

クーンの的パラダイム観は、学問の危機（古いパラダイムの崩壊）において生起する革命的変革（すなわちパラダイム変革）によってもたらされるという自然科学史における理論生成およ

⁴³ 村田直樹教授は、イギリス鉄道会社の財務構造について「鉄道会社では、1840年代に公開される財務諸表の整備が進み、1845年からの鉄道マニア以後、財務諸表作成の基礎が現金主義から発生主義に移行したとされている。その過程を通して、固定資産の管理と費用認識の会計理論が精緻化されていった」と述べている（村田直樹「株式会社会計における財務報告の源流」千葉準一、中野常男編『体系現代会計学会計と会計学の歴史』第8巻、中央経済社、2013年、163頁。）

び理論変革を説明原理としている⁴⁴。

また，社会科学において，黒澤清教授の述べる会計処理の変化をパラダイムシフトと呼ぶには範囲が小さすぎており，会計そのものが適応能力をもっているため，会計処理の変化をパラダイムシフトと言い切るには疑問が残る⁴⁵。結果，会計の目的も認識の対象も変化しておらず，目標達成のための処理が変化したに留る。自然科学のパラダイムシフトではなく，社会科学としてパラダイムシフトを考察した際，黒澤清教授のパラダイムシフトは本論文のパラダイムシフトと捉え方が異なる⁴⁶。足立浩教授は，内在しているのは構造であり，それは社会経済的背景に触発され顕在化すると考えているが，その点に関して賛同できる。

本論文におけるアメリカ鉄道会計の発展は，時代の変遷（時代背景）に合わせて蓄積されたものが会計そのものであり，その構造を持っていたため顕在化したものである。会計とは，その構造を当時のアメリカ鉄道会計から内在していたのである。社会と経済の変化や，乗り越えなくてはならない状況に適応する際に，会計は，従来から持っているポテンシャルが現れるのである。

第2節 アメリカ鉄道会計の発展に関する理論

会計は，連続性を有し⁴⁷，静態論や動態論などの理論にお

44 平野浩正『方法としての進化—ゲネシス進化経済学』シュプリンガー・フェアラー東京，2000年，3頁。

45 黒澤清教授によると，「既存のパラダイムを発見し，それに依存しながら，新しい研究を生み出し，やがて古いパラダイムを克服して，新しいパラダイムを創出することが学問の進歩である」と述べている（黒澤清「会計学の新しいパラダイムを求めて—現代会計学のパラダイム展開—」『企業会計』中央経済社，1981年，13頁）。

46 黒澤清教授は，財務会計とは利害調整機能を基盤とすると述べているが，その論理に関しては賛同している（黒澤清『財務諸表論〔増補改訂版〕』中央経済社，1985年，122頁）。

47 上田雅通教授によると，「歴史をえがく場合，……時代的な社会背景との関連性や歴史そのものの連続性が考慮されなければならない。座標の縦軸に「変化」をとり，横軸に「連続」をとって，その空間の中にパースペクティブ（遠近画法）という手法を使って，会計の歴史の図柄をえがこうとしたのが，Littleton&zimmermanのContinuity and Changeなのではなかろうか」と述べている（上田雅通『会計の連続—リトルトンとジンマーマンの所説を中心として』税務経理協会，1999年，2-3頁）。

いても、パラダイムという概念とは異なり、連続性が重要となる。両者が企業の会計上どのような必要性に迫られ顕在化したのかが、今日における機能の蓄積である。

そして、会計の柔軟性を分析し、会計の本質とそれを取り巻く現象を体系的に把握することで、既存の会計理論への理解がより深まる。会計の本質は、会計主体を取り巻く諸環境がどのように変動しようとも変化せず、普遍性を持つ。それに対し、会計の付加的機能は非常に重要な機能であるが、会計主体を取り巻く諸環境に対応するため生まれ、その性質に流動性がある。

会計は、歴史的所産である⁴⁸。また会計は、社会と経済の変遷に触発されることで顕在化した機能の蓄積である。会計は内在されていない機能を発揮することは出来ない。そして、会計の本質は、史的分析を行うことで明らかになるため、重要である。

また、アメリカ鉄道会計の指名は、配当可能利益計算と財産の保全にある。それがアメリカ鉄道会計の最大の特徴である。アメリカ鉄道会社は、政府からの援助を受け、株主層の文化が起これ、配当可能計算と財産の保全が必要となった。そこで、一般貸借対照表と損益計算書といった財務諸表が作成されるのである。

第三章において、実例を挙げた Illinois Central 鉄道は、土地を担保とした比較的低リスクの低い社債 (land-grand-bonds⁴⁹) を発行し、その社債はイギリスで公開発行された史上初のアメリカ証券であった⁵⁰。そこからイギリス (主に London) からの海外投資が増え、Illinois Central 鉄道は、アメリカ鉄道業における社債金融が主流となった先駆の企業である。

また、第四章において、実例を挙げた Central Pacific 鉄道

⁴⁸ 村田直樹『鉄道会計発達史論』前掲書、1頁。

⁴⁹ 松永健二「公有地供与法とイリノイ・セントラル鉄道会社の建設資金調達メカニズム：アメリカ鉄道建設における公有地供与と資金調達(1)」『京都大学経済学部』第108巻第1号・2号、経済論叢、1976年、88-108頁。

⁵⁰ 松永健二教授は、「海外の資本家はアメリカ鉄道業への投資に熱心であった。このように、1850年代においてアメリカ国内では資本の集中が起これ、それが更に経済成長を推し進めた。結果として、「アメリカは19世紀を通じて資本の輸入国であった」と述べている(同上論文、99頁)、(安場保吉、安場幸子訳、前掲書、102頁)。

は、Illinois Central 鉄道の運営・経営形態を模範としており、会計面でも類似している点が多々ある。そこで Illinois Central 鉄道から Central Pacific 鉄道が完成するまでの期間に、会計がどのように発展したのかを考察するため、Central Pacific 鉄道を例として挙げた。また、Central Pacific 鉄道の最大の特徴は、史上初のアメリカ大陸横断鉄道であったことである。

第三章 Illinois Central 鉄道の史的分析

第1節 Illinois Central 鉄道の特徴

本章では、実際の企業として Illinois Central 鉄道を取り上げる。Illinois Central 鉄道の特徴は、アメリカ史上初の土地譲与鉄道であったこと⁵¹、抵当権付社債・優先株・転換社債を発行したこと、資金調達方法や運営方法において後の大陸横断鉄道の原型となったこと、当時世界最長⁵²の鉄道であったこと等が挙げられる。Illinois Central 鉄道の起工は 1851 年 12 月 23 日、完成は 1856 年 9 月 27 日、建設費合計 \$26,568,017、走行マイル数 705 マイルである⁵³。

Illinois Central 鉄道は、当時のアメリカにおいて多様な証券による財務政策を行っており、財務諸表の作成から財務報告に至るまでの会計構造は、企業外からの影響に左右され独自性を持つこととなった。Illinois Central 鉄道はアメリカ史上初の土地譲与鉄道⁵⁴であり、同社の建設運営方法・資金調達方法は後の大陸横断鉄道の先例となっている。Illinois Central 鉄道は 1856 年に完成し、その 13 年後の 1869 年に大陸横断鉄道は完成している。具体的に模範となった点は、当時のアメリカは、建設資材が不足していたのでイギリスからレールを購入してその代金の支払いに社債を用いたことや、土地譲与方法⁵⁵と

⁵¹ Stuart Bruchey, *Growth of the Modern American Economy*, New York, 1975, 石井修, 米田巖訳『アメリカ経済史—人間と技術の役割—』日本経済評論社, 1980 年, 89 頁。

⁵² John F Stover, *History of Illinois central railroad, Railroad of America*, Macmillan, 1975, p.23. Howard Gray Brownson, *History of the Illinois Central Railroad to 1870*, Johnson Reprint, 1967, p.9.

⁵³ Illinois Central 鉄道の設立発起人は、R. Schuyler, G. Griswold, J. Sturgis, D. A. Neal, F Haven, J. W. Aslop, W H. Aspinwall, G. Morris, G W. Ludlow, I F. A. Sanford, R. Rantoul, Jr, L. M. Wiley, H. Grinnell と計 13 人であり、その中の多くが Illinois Central 鉄道以外の鉄道会社においてもプレジデント、取締役、投資家として関与している（松永健二, 前掲論文, 101 頁）。

⁵⁴ 生田保夫『アメリカ国民経済の生成と鉄道建設—アメリカ鉄度経済の成立—』泉文堂, 1980 年, 35-41 頁。

⁵⁵ Robert Sobel, *The Big Board: A History of the New York Stock Market*, The free Press, 1965, p.57. 安場保吉, 安場幸子訳, 前掲書, 103 頁。

いった新しい法律のもとで運営したこと，政府からの援助とそれに伴う束縛があったこと，土地を担保にした社債を発行したこと等，従来の企業にはなかった様々な仕組みが大陸横断鉄道の模範となっている。

また，Illinois Central 鉄道の社債はアメリカ鉄道債のうち，イギリスで公開発行された最初のものである⁵⁶。それ以降，アメリカ鉄道に対するイギリス資本の莫大な投下が成されるようになった⁵⁷。これは 1852 年に Illinois Central 鉄道が発行した社債で，当時の London で出回っていた証券に比べて好条件であったため海外の投資家による購入が増大したのである。しかしながら，当時の鉄道業はベンチャー企業だったので未知の産業に対する不安が高く，このような条件がない限り誰も購入してくれなかったともいえる⁵⁸。Illinois Central 鉄道は土地譲与鉄道という特性を活かした抵当権付社債（政府から無償で得た土地を担保とした社債）に株買取権を付けた今までにない債券を発行し，近代的な資金調達方法が創り出した⁵⁹。その結果，形成されていく証券市場の中心的な存在となり，資金調達の場として証券市場の発達を促した。

19 世紀のアメリカでは社会と経済が大きく変化し，それに対応する形で Illinois Central 鉄道では社会的意義を持つ財務報告が必要となった。アメリカ鉄道会社は，内部の経営資料を外部からの要請を受けて公開するにあたり，公益性が高く，政府の援助のもと運営を行っていたという特徴を有するため，株主だけでなく政府とその背後に居る納税者にも報告する義務があった。このように，公益事業としての性格を持つアメリカ鉄道会社においては，現在の財務報告の基本的な論理が初期の段階から内在していたと考えられる。会計は，何か問題に直面した場合，その問題に対処しうる柔軟性を有しているのである。

⁵⁶ The Illinois Central Railroad, *Annual Report of 1852*, p.7.

⁵⁷ 村田直樹教授によれば「巨額の資本投資を必要とする鉄道会社は，広く一般大衆からの投資を必要とした。したがって，鉄道会社における株主層は，分化した。すなわち配当額よりも資本の永久的価値に関心を持つ永久的投資的株主と永久的価値には関心がなく，現在の配当額に注目する一時的投機的株主である」と述べている（村田直樹『鉄道会計発達史論』前掲書，102 頁）。

⁵⁸ 中村萬次「イリノイ・セントラル鉄道の会計，1852-1864」『熊本学園商学論集』第 4 巻第 4 号，1998 年，36 頁。

⁵⁹ 生田保夫，前掲書，35-64 頁。

Illinois Central 鉄道では株式の拡散が進み，株主層が分化することで，資本勘定と収益勘定が重要となった。様々な株主に対する利害調整を行い，資本勘定は財産の保全のため必要とされ，収益勘定は配当可能利益計算のため必要とされたのである。また，アメリカ鉄道会社は証券市場の中心的存在であったため証券を利用した，種々の財務政策を経営陣は行うようになる。過大資本化（over-capitalization）もその一つであり，その結果，会計上では資産の過大表示となって現れる。そのまま減価償却を行うと，過償却になり，減価償却の金額が大きくなりすぎて，正確な減価償却を行うことが出来ない。そこで，Illinois Central 鉄道では，費用配分としての減価償却を行わず，取替法および廃棄法を使用していた。物理的な物の交換をすることで，資産を維持したのである。取替法および廃棄法は，原初資本投資がその取替期間（廃棄時）まで費用化されないため，事業開始の初期年度に報告利益を最大化することが可能となる。配当政策を意識する鉄道経営者にとっては，魅力的な会計処理であったといえる。また，多くの鉄道会社では財務報告に際して，減価償却の会計処理を配当後の剰余金から引き当てるという方法で処理を行い，剰余金の大部分は過去の利益の表示に過ぎないとされていた⁶⁰。さらに報告利益が過大化すると，高配当によって株価を上昇させることも可能である。以上のように，株主層の分化や過大資本化という現象の下，会計における利益に柔軟性を与えることで，様々な株主層に対する利害調整・配当政策が可能となった。したがって，財務報告や減価償却，配当可能計算（利害調整）等，この時代に形成された会計諸概念が，近代会計へとつながっているのである。

アメリカには歴史的に見て経営管理に優れている鉄道会社が多々存在するが，Illinois Central 鉄道はその先駆であったといえる。その後，投資銀行の設立による証券市場の集中や制度化が起こり，より証券市場が整えられていく⁶¹。

1850年代のアメリカは，証券市場が著しく発達した時期であったが，1857年に恐慌に襲われ，1861年になると南北戦争が

⁶⁰ 村田直樹『鉄道会計発達史論』前掲書，134頁。

⁶¹ Robert Sobel, *op.cit.*, p.57.

勃発する。このように、Illinois Central 鉄道の建設期から南北戦争期においてアメリカでは社会経済的背景が大きく変化し、Illinois Central 鉄道の置かれている状況は著しく変わる。それに伴い、Illinois Central 鉄道の財務諸表の機能と構造は精緻化されていくのである。社会経済的要因が会計の新たな機能を顕在化させる。これは現代でも同様であり、現代の会計の変化も、企業の国際化や証券市場の複雑化といった社会経済的要因に起因している。

そこで、次節では建設期における Illinois Central 鉄道の年次報告書に関し簡単に考察を加えた後、1857年の恐慌、そして1861年から1864年まで続いた南北戦争期を基軸にして、各社会経済的要因が同社の財務諸表の作成から財務報告に至るまでの会計構造にどのように影響を与えたのかを明らかにする。社会経済的要因の変化（恐慌や南北戦争が Illinois Central 鉄道の会計に与えた影響）に着目しつつ、経営者の意図が反映された Illinois Central 鉄道の年次報告書を考察し⁶²、社会経済的背景の変遷とそれに伴う同社の財務会計の変遷を辿る。

第2節 Illinois Central 鉄道における年次報告書の考察

Illinois Central 鉄道における初期の年次報告書を見る限り、内部管理のために作成した仕訳帳や総勘定元帳からの抜粋であった初期の財務諸表は、理解を容易にするため簡潔で統一された様式をもつ必要が生じた⁶³。そこで一般貸借対照表をはじめとする財務諸表が生まれた。ここで重要なのは、仕訳帳や総勘定元帳は、もともと企業内の管理・統制のためにあり、それが財務諸表の作成のために使用されているという点である。財務諸表の本来の目的はあくまでも内部管理にある。つまり、証券市場が発達すると企業の資金調達方法が多様化し、企業内では、資金の源泉や運用に関し管理すべき情報が増えたため、経営者は管理・統制のために財務諸表を作成し、精緻化したのである。

⁶² The Illinois Central Railroad, *Annual Report of 1860, 1861, 1862, 1863 and 1864*.

⁶³ 濱田弘作『アメリカ会計発達史』白桃書房、1986年、231頁。

Illinois Central 鉄道においては、資金が圧倒的に不足していた。そこで、財務諸表を基盤に作られた年次報告書が、円滑な資金調達を行うための財務政策としても機能したのである。アメリカの鉄道会社は、公益性を有していたが故、財務報告を行うという義務を負いながらも、その中に財務政策としての可能性を秘めていたのである。

第3節 収益勘定 (Income Account) と資本勘定 (Capital Account)

会計の諸機能の顕在化を誘発した社会経済的背景として、本節では 19 世紀のアメリカにおける証券市場の発展、南北戦争の影響、恐慌等を考慮することとする。

(1) 建設期における年次報告書 (図表 3 - 1)

Illinois Central 鉄道の建設期における特徴は、資金調達が社債中心であったこと、外国資本 (主に London) の導入をしたこと、政府からの無償土地援助があったこと、莫大な資本を固定資産に投下したこと、建設資金が不足していたこと、財務諸表は一般貸借対照表を中心とし資金調達と運用に力点を置いていたこと等が挙げられる⁶⁴。アメリカが経済成長するためにはアメリカ全土における市場の形成が必要で⁶⁵、軍事的な面からも鉄道は重要であると政府は考えた。また、Illinois Central 鉄道は当時世界最長の鉄道⁶⁶であったため、建設において莫大な資金が必要で、その資金の大半が機関車や車輛やレールといった固定資産に投下される特殊な業態であった。

これらの特徴を反映し、Illinois Central 鉄道では 1852 年の *Annual Report* (第一期株主総会で公開) で「路線および運輸機関表 (Ways and Means)」「収入および支出 (Receipts and Expenditures to 1st November, 1852)」といった計算書を公開した。経営者は、建設資金不足について主張している。鉄道業においては建設期における資金調達が最も重要であったため、

⁶⁴ Robert Sobel, *op.cit.*, p.57.

⁶⁵ The Illinois Central Railroad, *Annual Report of 1852, 1853 and 1854*.

⁶⁶ 石井修, 米田巖訳, 前掲書, 82-83 頁。

Illinois Central 鉄道の経営者はそれを円滑に進める必要があった。そして、株式払込金合計\$600,000であるのに対し、社債合計は\$9,122,039であり、資金調達は社債中心であった。

Illinois Central 鉄道は建設に5年もの年月を必要とし、営業を開始するのが遅かったため、この時期に株式を発行しても配当を行うことはできなかった。そこで政府から無償譲与された土地を担保とした比較的リスクの低い社債

(land-grant-bonds)を発行し、それを海外の投資家が好んだため、株式よりも社債が圧倒的に多かった。Illinois Central 鉄道の経営者は、これらの情報を開示することで、資金不足を主張し、会計情報利用者に対し更なる投資を求めている。

1854年の*Annual Report*では「状態計算書(Statement of its condition)」を公開し、A収入、B支出、C利付基金、D路線および運輸機関表の中で、資金の源泉と運用(特に社債)に関し、前年よりも詳細な計算がなされている⁶⁷。Illinois Central 鉄道では多様な証券を発行したため企業内で管理する情報が他社と比べると圧倒的に多く、1852年にIllinois Central 鉄道と債権者間の規定としてつくられた抵当権付社債に関する協定(the mortgage bond indenture agreement)の条件に対応させるため詳細な計算が行われたのである⁶⁸。

1856年には初めて一般貸借対照表(General Balance Sheet)を公開している。まず、一般貸借対照表の機能は、資金調達と資金の運用・管理である。次に一般貸借対照表の構造について述べると、借方は調達された資金の運用や保全を示し、貸方は鉄道建設に必要な資金の源泉を示している⁶⁹。

(2) 1857年恐慌時における年次報告書

Illinois Central 鉄道では政府の援助を受けていたこともあり、建設期・営業初期における資金調達・運営は当時の他企業に比べ、比較的安定していたものであった。他の鉄道会社が詐

⁶⁷ The Illinois Central Railroad, *Annual Report of 1854*, p.4.

⁶⁸ Dale L. Flesher and Gary J. Previts and William D. Samson, "Early American corporate reporting and European capital markets: The case of the Illinois Central Railroad, 1851-1861" *The Accounting Historians Journal*, Vol.33 No.1, 2006, pp.3-24.

⁶⁹ 中村萬次, 前掲論文, 27頁。

欺の横行等で相次いで倒産する中、Illinois Central 鉄道は順調に建設を進め、イギリスを中心とした海外資本を集めた。そして当時世界最長であり、戦時的有用性の高いアメリカ南北鉄道を完成させたのである。その建設費合計は\$26,568,017 と莫大な金額であった⁷⁰。

1854年に一部操業が開始すると、Illinois Central 鉄道の年次報告書の形式が変化する。鉄道の経済発展に焦点を当てるようになり、新しい都市、炭田の開口部、沿線の経済成長等が報告されるようになった⁷¹。そして、1855年になると本格的に操業が開始し、より詳細な情報が載せられた年次報告書が開示されている。Illinois Central 鉄道の経営者は、Illinois Central 鉄道の建設の結果として、沿線に家、学校、店、ホテル、工場等の数が順調に増えていることを主張し、アメリカ国内における広範な経済成長に関する情報を提供した⁷²。

このように Illinois Central 鉄道の初期の年次報告書は、会社の営業における社会経済的影響について述べていた。土地譲与鉄道というアメリカ経済発展を促す企業を支援することは政府の試みであり、社会的な実験であったともいえる⁷³。つまり Illinois Central 鉄道は民営鉄道という枠を超えていたのである。そして後に大陸横断鉄道に Illinois Central 鉄道の経営運営方法が受け継がれることになる。Illinois Central 鉄道は、Illinois 州の人口を増加させ、南北戦争においても活躍し、実際にアメリカの経済成長を引き起こした。Illinois Central 鉄道は西 Illinois 州やその他多くの都市を開発させる引き金となったのである。

⁷⁰ The Illinois Central Railroad, *Annual Report of 1854*, p.3.

⁷¹ Dale L. Flesher and Gary J. Previts and William D. Samson“Accounting, economic development and financial reporting: the case of three pre-Civil War US railroads” *The Accounting Historians Journal*, Vol.8 No.2, 2003, p.69.

⁷² Dale L. Flesher and Gary J. Previts and William D. Samson, “Early American corporate reporting and European capital markets: The case of the Illinois Central Railroad, 1851-1861” *The Accounting Historians Journal*, Vol.33 No.1, 2006, p.23.

⁷³ Dale L. Flesher and Gary J. Previts and William D. Samson, *op.cit.*, pp.69-71.

図表 3 - 1 Illinois Central 鉄道の地図



(出所 中村萬次, 前掲論文, p.8.)

しかしながら、Illinois Central 鉄道は 1857 年に起こった世界恐慌の影響を強く受けている。1857 年の恐慌は、クリミア戦争が終結したことによる穀物価格の急落が要因であり、Illinois Central 鉄道の投資家たちの様々な懸念を引き起こした。Illinois Central 鉄道において連邦政府から譲与された土地は、より高値で土地を転売することを目的（土地投機）とした投資家に購入されていた。しかし、1857 年の恐慌により土地の価格が落ち込み、投資家たちにとっては高い利益を見込めないにも関わらず、土地の転売をせざるを得なくなった⁷⁴。また、Illinois Central 鉄道の債券保有者にとって、債券（land-grand-bond）の担保であった土地の価値が下がるということは、最も恐れるべき事態であった。次第に Illinois Central 鉄道は土地の売却を減少させる。

図表 3 - 2 は、1857 年度の年次報告書に実際に載せられていた土地の情報である（図表 3 - 2）。

⁷⁴ 中村萬次, 前掲論文, 41 頁。

図表 3 - 2 土地に関する書類

LAND DEPARTMENT, ILLINOIS CENTRAL RAILROAD COMPANY,
Chicago, January 1st, 1858.

The following statement shows the condition of the Company's Lands granted by the Act of Congress of 29th September, 1850, up to and including the 31st ultimo:

The whole grant was for	2,500,000 Acres.
Of which there have been appropriated:	
To secure the payment of \$12,000,000 Construction Bonds	2,000,000 Acres
To secure the payment of the interest on said Bonds	500,000 Acres
To secure the payment of \$3,000,000 Free Land Bonds	300,000 Acres
Total as above	2,800,000 Acres

49 The Construction Lands, to-wit:	Acres	Acres	Acres
There were sold as per report of January 1st, 1857	250,100 00	2,000,000 00	
Sold since that date to December 31st, 1857	271,819 42		
Total	521,919 42		
Leaving on hand January 1st, 1858		1,748,080 58	
49 The Interest Fund Lands, to-wit:	Acres	Acres	Acres
There were sold as per report of January 1st, 1857	150,000 00	250,000 00	
Sold since that date to December 31st, 1857	9,000 00		
Total	159,000 00		
Leaving on hand January 1st, 1858		94,000 00	57,016 74
49 The Free Lands, to-wit:	Acres	Acres	Acres
There were sold as per report of January 1st, 1857	150,000 00	245,000 00	
Sold since that date to December 31st, 1857	14,100 00		
Total	164,100 00		
Leaving on hand January 1st, 1858		88,900 00	144,083 00
Total number of acres remaining unsold Jan. 1st, 1858			1,744,066 58

RECAPITULATION.

Construction Lands	521,919 42 Acres	Sold	521,919 42 Acres	On hand	1,162,061 16 Acres
Interest Fund Lands	159,000 00 Acres	Sold	159,000 00 Acres	On hand	144,083 00 Acres
Free Lands	164,100 00 Acres	Sold	164,100 00 Acres	On hand	1,298,983 74 Acres
Total	845,019 42 Acres	Sold	845,019 42 Acres	On hand	2,605,028 90 Acres
Add the sold Lands					
Aggregate of the grant					2,500,000 00 Acres

The following is a Statement of the Sales of Lands from January 1st to December 31st, 1857, inclusive:

CONSTRUCTION LANDS.

177,002 42 Acres sold at an average of \$11 50 plus per acre, amount to	\$2,025,627 15
Advances interest	102,875 00
Interest added in notes	179,252 00
Total	\$2,307,754 15
Net cash received	\$22,680 00
Interest received	102,875 00
Notes received and now on hand	\$2,182,200 00
Total	\$2,307,754 15

FREE LANDS.

1,116 00 Acres sold at an average of \$14 00 plus per acre, amount to	\$156,240 00
Advances interest	40,246 25
Interest added in notes	40,000 00
Total	\$236,486 25
Net cash received	\$5,844 00
Interest received	40,246 25
Notes received and now on hand	\$180,396 00
Total	\$236,486 25

INTEREST FUND LANDS.

1,606 00 Acres sold at an average of \$17 10 plus per acre, amount to	\$27,493 00
Advances interest	5,502 11
Interest added in notes	4,000 00
Total	\$37,000 00
Net cash received	\$1,000 00
Interest received	5,502 11
Notes received and now on hand	\$30,497 89
Total	\$37,000 00

TOWN LOTS.

Amount of sales applicable to interest fund	\$49,002 00
Advances interest	1,875 00
Interest added in notes	100 00
Total	\$51,000 00
Net cash received	\$20,500 00
Interest received	1,000 00
Notes received and now on hand	\$29,500 00
Total	\$51,000 00

RECAPITULATION.

Kind of Land	Acres Sold	Amount of Price Paid	Amount of Profit	Amount of Interest Received	Amount of Interest Added	Amount of Notes Received	Total Sales
Construction	177,002 42	\$2,025,627 15	\$2,025 63	\$102,875 00	\$179,252 00	\$2,307,754 15	\$2,307,754 15
Free	1,116 00	\$156,240 00	\$40,246 25	\$40,000 00	\$40,000 00	\$236,486 25	\$236,486 25
Interest	1,606 00	\$27,493 00	\$5,502 11	\$5,502 11	\$5,502 11	\$37,000 00	\$37,000 00
Total in 1857	180,724 42	\$2,209,360 15	\$48,000 00	\$158,377 11	\$284,754 11	\$2,685,296 51	\$2,685,296 51
Total in 1858	150,000 00	1,845,000 00	7,500 00	21,000 00	16,000 00	2,000,000 00	1,949,500 00
Total of all in 1857	330,724 42	\$4,054,360 15	\$55,500 00	\$179,377 11	\$299,754 11	\$4,685,296 51	\$4,685,296 51
Add the aggregate sales as per Report of January 1st, 1857							\$1,819,702 39
With it make the aggregate of all sales to date							\$6,505,000 00

GENERAL RECAPITULATION.

Kind of Land	Total Acres Sold	Total Amount of Price Paid	Total Amount of Profit	Total Amount of Interest Received	Total Amount of Interest Added	Total Amount of Notes Received	Total of all Sales
Construction	327,724 42	\$4,054,360 15	\$55,500 00	\$179,377 11	\$299,754 11	\$4,685,296 51	\$4,685,296 51
Free	1,116 00	\$156,240 00	\$40,246 25	\$40,000 00	\$40,000 00	\$236,486 25	\$236,486 25
Interest	1,606 00	\$27,493 00	\$5,502 11	\$5,502 11	\$5,502 11	\$37,000 00	\$37,000 00
Total	330,446 42	\$4,238,093 15	\$101,248 36	\$224,879 22	\$350,256 22	\$5,000,782 76	\$5,000,782 76
Town Lots	1,278 00	\$17,268 00	\$4,200 00	\$4,200 00	\$4,200 00	\$25,468 00	\$25,468 00
Total of all	331,724 42	\$4,255,361 15	\$105,448 36	\$229,079 22	\$354,456 22	\$5,026,250 76	\$5,026,250 76

Attest:
 SILAS BENT, Cashier. P. DAGGY, Secretary.

(出所 The Illinois Central Railroad, Annual Reports of 1857.p.5.)

1857年、1858年の年次報告書では、土地部門の管理者がプレジデントに対し譲与された土地 2,595,000 エーカーの保守お

よび売却に関し，詳細な報告を行っている。譲与された土地 2,595,000 エーカーのうち，1,200,933 エーカーは売却されており，残りは 1,394,066 エーカーとなった⁷⁵。Illinois Central 鉄道では譲与された土地に関し，建設社債の支払保証，支払利息保証，自由土地社債の支払保証といった債務保証を行っている⁷⁶。Illinois Central 鉄道は土地譲与鉄道であったため，年次報告書の関心はプレジデントにとっても（内部管理），投資家にとっても（情報提供），土地に集中していたと考えられる。年次報告書の形式と内容から土地譲与鉄道としての性格が見て取れる。

また実際に 1859 年の年次報告書を見ると，1859 年度の鉄道営業利益は例年に比較すると伸びていると記載されている。1857 年度に起きた恐慌の影響を受け，農産物不作のため運営は停滞し，Illinois Central 鉄道においても輸送量が減少した。しかし，穀物は不作とはいえ，1856 年以降耕作面積および人口は増加し，穀物価格も騰貴したので，Chicago からの輸出は増加した⁷⁷。Illinois Central 鉄道では，土地部門の報告が年次報告書の大半を占め，重要性を増していたが，1860 年代に入ると Illinois Central 鉄道の財政状態は土地収益に依存せずとも，農作物による運輸収益と着実な経営によって改善されることとなった。

そして 1859 年度の年次報告書で最も注目すべき点は，各部門長からプレジデントへ向けた一般貸借対照表を始めとした報告書が添付されていることである⁷⁸。このように 1857 年以降，年次報告書の内容と形式が徐々に精緻化され，多くの情報が必要となった。それは，1857 年の恐慌に対応するため経営者が情報分析に力をいれた結果である。企業も会計も制度も人も全て，危機に直面するとそこから何とか持ち直すために情報分析および管理に力を注ぎ，新たな解決策を模索するのである。また，1860 年度から開始された配当も，南北戦争の影響のほか，1857

⁷⁵ The Illinois Central Railroad, *Annual Report of 1857*, p.6.

⁷⁶ The Illinois Central Railroad, *Annual Report of 1856*, p.12.

⁷⁷ *Ibid.*, p.2.

⁷⁸ 副社長 McClellan による一般貸借対照表，および土地部門報告書，そして総監督 W.R.Arthur による運輸部門の収入および費用の分析，Hayes による車輛および機械部門に関する報告書，主任技師 L.H.Clark による技術作業の報告書が添付されている。

年の恐慌から経営が立ち直ったという事実が読み取れる。

以上のように、アメリカで起こった 1857 年の経済的背景として「1857 年の恐慌 (The Panic of 1857)」が挙げられる。財務諸表の役割が変貌し、それに伴い構成も変化することで、年次報告書が従来のもとは大きく変わる。恐慌以前は、年次報告書内で経営者は、Illinois Central 鉄道の経済発展への貢献について執拗に述べていたが、恐慌以後は土地コミッショナーによる Illinois Central 鉄道の土地の価格分析のほか、他部門の情報分析と、提供されている情報が広範囲になっていった。これらは土地を担保とした債権者の不安を和らげるほか、経営者が恐慌から立ち直るため企業の財政状況等を見直し、分析を行ったためであり、経営管理の結果であるといえる⁷⁹。

(3) 1857 年恐慌時における年次報告書

また、アメリカでは 1861 年の社会的背景として「南北戦争」が挙げられる。Illinois Central 鉄道は、南北戦争において重要な役割を担っていた。そして、Cairo には Mississippi 川が流れているため、Illinois Central 鉄道は 1858 年に Minnesota Packet Company⁸⁰と Mississippi 蒸気船とのセットの運航契約を結んでいる。さらに、Mississippi 蒸気船は南部へと運航されていたので、北軍はその蒸気船を捕獲していた⁸¹。敵の兵力を運ぶことを防いだのである。このように、南北戦争による影響として、地域間輸送の妨害や、軍隊輸送は正規の運賃の約 2/5 であること、武器弾薬輸送は正規の運賃の約 2/3 であること等が規制された⁸²。軍隊、馬、軍人の食糧、馬の餌、キャノン砲等軍需品の輸送が増加し、Illinois Central 鉄道は利益を上げることとなる。

以上で述べたように、戦争によって Illinois Central 鉄道の置かれている状況は著しく変化し、当然会計面でも特別な処理

⁷⁹ 中村萬次教授は「会計は『科学でなくて技術である』『実利的な慣行の所産である』と規定されてから久しい」と述べ、英米における産業資本主義発展の諸段階において、恐慌が会計に与えた衝撃を叙述することによって、会計が社会的承認を獲得する手段を模索しながら、いかに会計理論の整序化を試みようとしたかを論述している(中村萬次『恐慌と会計』晃洋書房、1997年、1頁)。

⁸⁰ 当時のアメリカにおいて、南北を繋ぐ蒸気船の企業である。

⁸¹ The Illinois Central Railroad, *Annual Report of 1858*, p.4.

⁸² *Ibid.*, p.6.

が必要となった。Illinois Central 鉄道が南北戦争期に公開している年次報告書は、これらの影響を反映したものである。そこから明らかになるように、会計は企業の置かれている社会経済的影響を反映し、企業が何か問題に直面すると経営者はそれに対応するため会計面において新たな処理を行うのである。つまり、会計は非常に柔軟性があるものであるといえる。

Illinois Central 鉄道では、1861年の *Annual Report* において「営業所得および営業支出計算書 (Earnings & Operation Expenditures) + 合衆国および Illinois 州への軍事役務 (Army Service)」を開示している⁸³。この計算書は前年から開示されているが、1861年度は「合衆国および Illinois 州への軍事役務」が別表記されている。戦争は永続的に続くわけではないため、戦争による収入はどれほどあったのか別に記録して把握する必要があった。営業所得 (Earnings) \$3,000,855 (その内、軍需輸送による所得 \$207,128)、営業支出 (Operation Expenditures) \$1,456,122 と記載されており、この年から配当金の支払いを開始している。配当金の支払いを開始したのは、戦争によって高利益を得たためである。

1862年の *Annual Report* において「資本金勘定の増加 (Increase of Capital Account)」という資本金の増加 (株主払込金の増加) による資金の源泉と運用について記載している⁸⁴ (図表 3-3)。そして「収益勘定 (Income Account for 1862)」は、収益の源泉と運用を記載している。この年度における株式払込金額は \$955,265 である。輸送収益は \$1,600,000、土地売却収益は \$270,152、収益の合計は \$1,870,723 である。そして、社債利息は \$1,037,599、為替手数料は \$9,588、配当金の支払い額は \$357,639、費用の合計は \$1,404,828 であり、収益残高は \$465,895 である⁸⁵。年次報告書において軍需輸送による収益は月別に表示しており、営業収入・営業支出を民間輸送と軍需輸送で分けて計算している。これは、軍需輸送による収益は戦時中のみ計上されるためである。

⁸³ The Illinois Central Railroad, *Annual Report of 1861*, p.3.

⁸⁴ The Illinois Central Railroad, *Annual Report of 1862*, p.4.

⁸⁵ *Ibid.*, p.5.

図表 3 - 3 資本勘定と収益勘定

A.	
Interest of Capital Account.	
of payments in full	\$1,000,000.00
of Debt	\$175,000.00
of Stock of Supplies	100,000.00
of Expenditures	100,000.00
of Assets	10,000.00
and Detached Bonds, paid	\$7,000.00
	\$1,492,000.00
	\$1,000,000.00
	\$492,000.00
B.	
Income Account for 1862.	
of Lands	\$1,000,000.00
	\$70,000.00
	\$1,070,000.00
Construction Bonds	\$1,000,000.00
Optional and 6 per cent. Bonds	\$5,000.00
Exchange on Floating Coupons	\$100.00
of Full Paid Shares	\$100,000.00
	\$1,105,100.00
	\$1,000,000.00
	\$105,100.00

(出所 The Illinois Central Railroad, *Annual Report of*
1862.p.4.)

さらに、1862年以前は一般貸借対照表の借方「利付基金勘定 (Interest Fund)」の付属明細書内で営業収入 (Receipts from Operations) と営業費 (Operation Expenses) が計算されていたが、営業が本格的に開始すると、営業所得および営業支出計算書が独立して計算され⁸⁶、1862年には資本勘定と収益勘定の詳細が載せられるようになり、配当可能利益計算や、土地売却による収益と社債利息を把握するため、収益勘定が重要となった。1864年には、より詳細な資本勘定と収益勘定が載せられている (図表 3 - 4)。

⁸⁶ *Ibid.*, p.4.

図表 3 - 4 資本勘定と収益勘定の変化

CAPITAL ACCOUNT.		INCOME ACCOUNT.	
Balance as per last Report,	\$364,928 00	Balance as per last Report,	\$1,328,715 80
Receipts from Capital Stock as below --		Net collections from Lands--principal and interest,	2,461,880 96
On 9,206 shares at \$90 per share,	\$828,546 00	Net Traffic in 1863,	2,463,192 77
On 113,250 shares at \$10 per share,	1,132,600 00	Profit and Loss,--New York Office profits from similar sources,	97,603 89
	1,961,146 00		\$4,316,194 41
6 per cent. Redemption Bonds of 1860, issued,	2,086,000 00	Applied to--	
	2,086,000 00	Interest on Funded Debt,	\$1,000,027 50
	\$4,412,068 00	Sterling Exchange,	112,712 16
Applied to--		Dividends on Shares,	1,605,830 01
Payment of 8 per cent. Bonds of 1865,	\$46,000 00	Cancellation of Construction Bonds, as below--	
Permanent expenditures,	1,065,180 52	Redeemed in cash	
Working stock of supplies,	450,232 78	@ 128 per cent., \$1,437,000 00	
Miscellaneous assets increased,	34,182 00	Premium paid on same,	287,400 00
Cancellation of 7 per cent. Construction Bonds			1,724,400 00
received in exchange for Redemption Bonds,--		Purchased at various rates,	291,000 00
Amount thus redeemed, \$1,839,000 00		Premium paid on same,	47,688 34
Premium paid in Bonds on same, 247,000 00	2,086,000 00		338,688 34
	2,086,000 00	Def't Bonds on hand uncancel'd, 110,000 00	228,688 34
	\$6,607,216 00		
	\$731,851 27	Premium paid in cash on exchange	
		of \$1,339,000 Construction	
		Bonds for \$2,086,000 Redemption	
		Bonds,	11,075 00
			1,964,703 34
			4,749,339 01
			\$1,568,855 40

(出所 The Illinois Central Railroad, *Annual Report of 1864*. p.6.)

また、Illinois Central 鉄道における会計処理は、南北戦争によっても多大な影響を受けた。Illinois Central 鉄道は南北戦争の影響で、確かに利益を得たということがわかる（図表 3 - 5）。Illinois Central 鉄道の年次報告書から読み取れることとして、まず、財務報告の中心となる財務諸表の変化が挙げられる。建設期において、資本調達源泉や、資本を固定資産に

どのように投下したのかが重要であった⁸⁷。そのため建設期において一般貸借対照表が中心の財務諸表であり、その機能は資金の運用・管理であった。借方は調達された資金の運用や保全、貸方は鉄道建設に必要な資金の源泉を示していた。Illinois Central 鉄道では建設に資金と時間がとてもかかったという特徴がよく表れている。また、財務報告の内容も当然建設状況の報告に偏っていた。

しかし、南北戦争期に入ると、営業収入・営業支出を、民間輸送と軍需輸送で個別に把握する必要があったため、分けて計算するようになった。また営業を開始したため収益勘定が重要となる。Illinois Central 鉄道が株式会社である以上、株主に對し配当を行う必要があるため、配当額の計算を収益勘定の中で行った。(図表 3 - 6) また、建設期において資金調達の中心が社債であった Illinois Central 鉄道では、南北戦争期に入ると社債償還や社債利息の支払いを行う必要が生じた。そこで資本勘定において株式払込金を社債の償還に充当し、収益勘定において輸送および土地売却収益を社債の利息に充当している

⁸⁸。このように証券による資金調達を行うことで、企業(株式会社)では次第に管理すべき情報の質と量が変わり、それに対応するような計算を行うこととなる。

図表 3 - 5 Illinois Central 鉄道における土地売却

年度	1859	1860	1861	1862	1863	1864
件数	403	1,050	1,402	1,168	2,954	3,501
面積 (エーカー)	28,063	71,287	102,109	87,599	221,578	265,520
価格 + 利子	\$336,861	\$878,677	\$1,405,932	\$914,428	\$2,269,294	\$2,745,320

(出所 John F Stover, *History of the Illinois Central Railroad*,

⁸⁷ 中村萬治，前掲論文，1頁。

⁸⁸ The Illinois Central Railroad, *Annual Report of 1865*, p12.

op.cit., p.125.より作成)

土地売却による収入は、社債償還の源泉となっている。

図表 3 — 6 営業収益・配当金・1株当たり配当金

年度	1862	1863	1864
営業収益 (profit)	\$3,509,193	\$4,636,827	\$6,329,447
配当金	\$357,000	\$973,000	\$1,665,000
1株当たり 配当金	\$4	\$6	\$8

(中村萬次, 前掲論文, p.41.および The Illinois Central Railroad Company, *Annual Report of 1864*, p.10. より作成)

証券市場が発達すると、株式や債券といった企業の資金調達方法が多様化する。Illinois Central 鉄道は株式会社形態をとり多様な債権を発行したため、管理すべき情報は他の企業と比較すると群を抜いて膨大だった。新たな資金調達方法をうみだした Illinois Central 鉄道は株式会社の先駆であり、その財務活動の複雑性から財務会計（財務諸表の機能と構造）を精緻化させ、後の株式会社（一般企業）の財務会計に影響を与えたといえる。株式会社であった Illinois Central 鉄道は証券市場の発達による資金調達方法の多様化と、株主層の分化が財務会計を変える大きな要因となった。また、南北戦争が始まると政府は戦時国債を発行し、鉄道建設のための株式や社債も大量に発行され証券市場がさらに活性化した⁸⁹。

外部から調達された資金（社債）の額と、それに見合った返済資金調達の可能性を見ることが貸借対照表を精緻化させる一

⁸⁹ R.Hilferdomg, *Das Finanzkapital*, Verlag der Wiener Volksbuchhandlung Ignaz Brand & Co.,1912 (岡崎次朗訳『金融資本論(上)』岩波書店, 1982年, 1頁)。

因となる。また、固定資産に投下された資金額と、その資金の調達源泉としての長期的な資本とのバランスを見ることも、貸借対照表を精緻化させる要因の一つである。

そして、証券市場の発達とアメリカ鉄道会計について述べるうえで、株主層の分化を無視することはできない。証券市場が発達すると株式の分散と多様な金融商品の増加によって株主が急増した。また、Illinois Central 鉄道では建設期における資金の源泉は株式に比べて社債が圧倒的に多かった(7倍)が、次第に株式の数が増え、1860年にはほぼ同額となる⁹⁰。株式の増加は、配当の支払いを開始したことで株主が増えたことや、転換社債を発行したことと考えられる。このように Illinois Central 鉄道では社債中心から株式中心へと財務構造が変化したことにより、株主層の分化が起こった。Illinois Central 鉄道の経営者は利害の異なる株主に対し、利害調整を行う必要が生じたのである。ここで株主層を大きくふたつに分類すると、資本の永久的価値(長期的な企業の安定)を望む永久的投資的株主と、現在の配当額に関心を持つ一時的投機的株主が挙げられる⁹¹。

1862年の年次報告書では、「資本勘定」と「収益勘定」が独立して記載されているが、資本勘定は資金の源泉と運用を示し、調達した資金を適切に支出したという事実を表している。そして、収益勘定は収益の源泉と運用を示し、配当金に回す利益を明らかにするため(配当可能利益計算)必要であった(図表3-7)。鉄道業は、長期的な資本財(固定資産)が営業のベースとなるため、資本金と利益を区分することで、将来利益を生み出すであろう資本からの配当を行わないようにした⁹²。長期的な資本の提供者である永久的投資的株主の利害を守ったのである。つまり、資本勘定は財産の保全のため必要とされ、収益勘定は配当可能利益計算のため必要とされた。

⁹⁰ The Illinois central Railroad, *Annual Report of 1860*, p.7.

⁹¹ 村田直樹教授によれば「巨額の資本投資を必要とする鉄道会社は、広く一般大衆からの投資を必要とした。したがって、鉄道会社における株主層は、分化した。すなわち配当額よりも資本の永久的価値に関心を持つ永久的投資的株主と永久的価値には関心がなく、現在の配当額に注目する一時的投機的株主である」と述べている(村田直樹『鉄道会計発達史論』前掲書、102頁)。

⁹² 同上書、102頁、142頁。

図表 3 - 7 資本勘定と収益勘定

① 資本勘定 → B / S (財産の保全)

機能的株主 (大株主) のため必要であった。特に建設期は、資本調達 の源泉や資本を固定資産にどのように投下したのかが重要であった。

② 収益勘定 → P / L (配当可能利益計算)

一時的株主のため必要であった。配当金に回す利益を明らかにする計算を行うため重要になった。

会計は常に時代の変遷とそれに伴う様々な社会経済的要因の蓄積の上に成り立っている。証券市場の発達 は企業における資金調達の多様化を促し、投資家層を拡大させる。当然、企業では管理すべき情報の質や量が変わり、それに対応する財務諸表が生まれる。また、Illinois Central 鉄道は営業において南北戦争の影響を強く受けており、会計面でも当然特別な処理が必要となった。それは、南北戦争により利益が上がり、利害の異なる株主への配当を開始したためである⁹³。

以上のように Illinois Central 鉄道では、建設期から南北戦争期にかけて公開している財務諸表を変化させている。このように企業を取り巻く社会経済的背景が変遷すると、企業内では管理すべき情報の質が変わり、それに対応した財務諸表が生まれる。その中でも特に、Illinois Central 鉄道は、株式や債券といった証券による資金調達を行った企業(大規模な株式会社)であったからこそ、このように顕著な変化を遂げたのである。このように証券市場の発達に伴う資金調達方法の多様化と、株主層の分化から生じる利害調整の影響を受け鉄道業では会計処理を変化させていき、結果として現在の源流ともいえる財務会計の在り方を整えたのである。

以上を踏まえると、証券市場の変化 (鉄道証券の割合 / 海外からの投資) から、企業構造の変化 (株主層の分化) と、財務構造の変化 (資金の源泉・運用) が起こり、最終的に会計の変

⁹³ 中村萬次，前掲論文，39頁。

化(貸借対照表中心から損益計算書中心へ)が生じるのである。会計は経済状況に連動しているため、資金(資金調達と運用)、制度(証券市場の制度化)、人(様々な意図を持つ株主)によって会計処理は変化する。この流れは現代と同様であり、現代における新たな金融派生商品の必要性や証券市場の複雑化に伴う会計処理なども、現代の社会経済的背景(証券市場の複雑化)を考慮すると、この会計処理の重要性や問題点が浮かび上がる。つまり、現代の証券中心の会計構造の萌芽形態がこの時代に既に形成されたのである。また鉄道業ではこの当時から長期資金は長期資産へ、短期資金は短期資産へと投下しており財務論の原型がここで形成され始めたともいえる。

上述したように、1857年のアメリカ恐慌(経済的背景)や1861年のアメリカ南北戦争(社会的背景)といった社会経済的要因を受け、財務諸表の作成から年次報告に至るまでの会計構造が変化した。建設期の単純な財産の源泉と運営を表記する計算書だけではなく、より複雑な計算書が必要となったのである。これは、必要とされる情報の変化であり、管理すべき情報の変化でもある。このように会計は何か問題に直面するとその度に新たな機能を発揮し、非常に柔軟性を備えているといえる。社会と経済の流れと会計の発達はリンクしており、会計を考えるうえで社会経済的背景を無視することは出来ない。

第4節 減価償却の会計(取替法・廃棄法)

当時の鉄道会社は、減価償却に対して取替法および廃棄法を使用していた。取替法は、原初資本投資がその取替期間まで費用化されず、事業開始の初期年度に報告利益を最大化することができるため、配当政策を意識する鉄道経営者にとっては、きわめて魅力的な会計処理であったのである⁹⁴。減価償却は支出のない費用であるため、資金を留保したい年度は減価償却を行い、配当を行う際には配当可能利益を操作するため減価償却を行うなど、経営者の意図が強く反映されていた⁹⁵。

⁹⁴ 村田直樹『鉄道会計発達史論』前掲書、102頁。

⁹⁵ E.Schmalenbach, *Dynamische Bilanz*, F.Meiner, 1948, p.66.

第 5 節 過大資本化と運賃競争

株式会社であったアメリカ鉄道会社は証券市場の影響を強く受けている。Illinois Central 鉄道では多様な証券を発行し、株主層が分化することで、資本勘定と収益勘定が必要となったのである。株主層が分化し利害調整の必要性が生じたのである。そこで、資本勘定は財産の保全のため、収益勘定は配当可能利益計算のため必要不可欠なものとなった。

Illinois Central 鉄道では建設時に、抵当権付社債や転換社債を発行している。その結果、会計上では資本を構成する資産が過大表示された状態となって現れ、過大資本化が生じた⁹⁶。過大資本化の発生する要因は、多々考えられるが、Illinois Central 鉄道の場合は、建設時に多様な社債を発行したことが主要な要因であると考えられる。

Illinois Central 鉄道における 1852 年 11 月期の年次報告書は、New York で開催された第一期株主総会で公開されたものである。建設期における年次報告書は 3 頁で構成されており、その中の、「路線および運輸機関表 (Ways and Means)」という諸表上には見積原価が \$17,000,000 であるのに対し、資本金は \$14,000,000 と記載されている⁹⁷。Illinois Central 鉄道 鉄道は建設資金が不足していたため、更なる投資を必要としていた。Illinois Central 鉄道の資金調達には社債を中心に行われていた。同社は政府の後ろ盾のもと、土地を担保にした比較的リスクの低い社債を発行し、それを海外の投資家が選好したため、株式よりも社債による資金が圧倒的に多くなった。株式と社債の外国人保有高を比較すると社債の方が圧倒的に多く、更に、その社債のほとんどが抵当権付社債であった⁹⁸。当時、詐欺を繰り返していた鉄道業への投資はベンチャービジネスであり、海外の投資家は慎重になっていたのである。

Illinois Central の建設期における社債金融は、アメリカでは 7%利付社債（株式購入の選択権付）、イギリスでは 6%利付

⁹⁶ 村田直樹『鉄道会計発達史論』前掲書，134-135頁。

⁹⁷ The Illinois Central Railroad, *Annual Report of 1852*, p.2.

⁹⁸ 楠井敏朗，前掲書，125頁。

社債（株式購入の選択権付）、6%利付社債（土地抵当権付）となっている。1852年の年次報告書には分割払株式の未払込金は\$12,000,000以上あると記載されている。1856年の年次報告書にある建設社債と土地抵当権付社債の割引発行損は合計約\$2,500,000（Deduct Loss on Issue \$1,574,555 + Deduct Loss on Issue, including Commissions paid on foreign negotiation \$920,123）であると記載されている⁹⁹。このように、Illinois Central 鉄道では、実際の資産を上回る証券発行額が計上されていた（図表3-8）。

図表3-8 建設社債と土地抵当権付社債

ABSTRACT B. CONSTRUCTION BONDS	
Redeemable 1870, \$12,895,000 bearing 7 per cent and \$1,115,000 bearing 6 per cent. interest,	\$17,000,000 00
The Company still holds	820,500 00
	<hr/>
Total Issue to Date,	\$16,179,500 00
Deduct Loss on Issue,	(1,574,555 10
	<hr/>
Net Balance at Credit as shown in General Balance Sheet,	\$14,798,944 81
<hr/>	
ABSTRACT C. FREE LAND BONDS.	
Redeemable 1860, bearing 7 per cent. interest,	3,000,000 00
Deduct Loss on Issue, including Commissions paid on foreign negotiation,	820,120 99
	<hr/>
Net Balance at Credit as shown in General Balance Sheet,	\$2,079,879 01

(出所 The Illinois Central Railroad, *Annual Report of 1856*. p.5.)

当時、運賃は州憲法において鉄道運賃は公平かつ妥当なもの
でなければならないと明記され、法律によって規制されていた。

⁹⁹ The Illinois Central Railroad, *Annual Report of 1856*, p.5.

公的規制によって運賃が決定されたり変更されたりする場合、基準となったのは資産額や収益力であった¹⁰⁰。実際に政府の判断基準は、有形資産の予想収益力であったため、過大に表示された資産が、運賃決定の基礎としては正当化されたことから、鉄道会社は運賃決定にあたって有利な立場となったのである。

また、当時は、有形固定資産の物的評価と収益力を明らかにし、それをもとに政府が運賃を決定していた。そのため、減価償却で利益に柔軟性を持たせる必要があった。以上のように、株主層の分化や過大資本化という現象の下、会計における利益に柔軟性を与えることが、様々な株主層に対する利害調整・配当政策となった。

また、単位当たりの輸送原価を計算し運賃設定を行うことで、運賃競争が起こる。そのため、競争区間の運賃は引き下げられ、無競争区間の運賃は高額であった。それが後に、計算制度の統一化傾向を促進することとなる。

19世紀におけるアメリカ鉄道会社は初期の株式会社であり、その大規模な組織形態から巨額の資本を必要とした。証券市場の発達と共に、海外の債権者や国内の株主などから莫大な資本が投下され、アメリカ鉄道会社は、資本の調達・運用・保全に関して、徹底した管理が必然となる。また、アメリカ鉄道会社は、株式会社であったため、当然、配当可能利益額を計算し、株主に対し配当を行う。当時の証券市場には、現代と同様に、様々な意図を持った投資家が混在していた。その中でも、財産の保全を願う永続的な株主と、高額の配当を願う一時的な株主の存在が、アメリカ鉄道会計に多大な影響を与えることとなる。鉄道建設資金が莫大であったため、資本の拡大が必要となり、株主層の分化が生じる。すると、経営者は、利害の異なる株主間の利害調整を行う¹⁰¹。鉄道では株式の拡散が進み、株主層

¹⁰⁰ 中村萬次『英米鉄道会計史研究』同文館出版、1991年、244頁。

¹⁰¹ 村田直樹教授は、「鉄道において、資本と利益の区別が重要視されたのは、その根底に、鉄道が長期的に固定化された莫大な資金を必要とした産業であったことにある。この資金の提供者である機能資本家と、鉄道などの株式会社の大規模化がもたらした株式所有の高度分散化が生み出す無機能資本家の存在が、資本と利益の明確な分離の必要性をもたらしたのである」と言及している（村田直樹『鉄道会計発達史論』前掲書、130頁）。

が分化することで、資本勘定と収益勘定が重要となった。様々な株主に対する利害調整を行い、資本勘定は財産の保全のため必要とされ、収益勘定は配当可能利益計算のため必要とされたのである。株式会社において、財産の管理という行為に関し、委託・受託の関係が存在している。企業の所有者と経営者が別ということを前提として見ていくと、株式会社会計は株主相互間において、利害調整の指標として利益の情報が用いられる。資本勘定（財産の保全）は永久的株主（大株主）のために必要であり、収益勘定（配当可能利益計算）は一時的株主のために必要であった。これらを区分表示することで、利害の異なる株主間の利害調整を行った。

また、債権者と株主間の利害調整も行う必要があり、それらの要因が財務会計の精緻化を促した。鉄道会社では、19世紀後半になると、競争の激化や南北戦争の影響を受け、会計上で株主や政府に対する配当政策を行うようになる。しかし、前述したとおり、配当政策は、財産の保全を願う株主と配当を願う一時的な株主間の利害調整として、機能する。鉄道会社における配当政策をはじめとする財務政策の根底には、常に利害調整の必要性が意識されている。したがって、財務会計は資本集中のために不可欠であり、利害調整としての機能を発揮する。

一般的に、利害調整は、企業の株主間の様々な利害調整を果たすために、利害の線引きを行うという機能である。そして、情報提供は企業の株主による様々な意思決定を支援するために、情報を提供するという機能である。説明責任は、企業の経営者が、財産管理行為の受託者として課された説明責任を果たすために、自分の行った経営の顛末を株主に説明するという機能であるが、ここでは情報提供機能の一部として考える。

株式会社において、財産の管理という行為に関し、委託・受託の関係が存在している。企業の所有者と経営者が別ということを前提として見ていくと、株式会社会計は株主相互間において、利害調整の指標として利益の情報が用いられる。Illinois Central鉄道の例で説明すると、「資本勘定（財産の保全）」は資本的株主（大株主）のために必要であり、「収益勘定（配当可能利益計算）」は一時的株主のために必要であった。これらを区分表示することで、利害の異なる株主間の利害調整を行った。

資本と経営の分離が生じた時点で、株主に企業の収益力を示すことを重視したという点でこれは、動態論の先駆であると考えられる。また鉄道業では次第に、収益的支出、資本的支出（資産にするか、負債にするか）を惑わすことや、配当額が決定してしまう現金主義から発生主義に移行し利益操作を行うことで、配当政策・利害調整を果たした。

会計情報論では、会計の目的を「会計とは、情報の利用者が情報に基づく判断および意思決定を行うために情報を伝達するプロセスである」と説明されるが、このような会計の機能は後から付随されたものであり、会計の本質ではない。会計情報の有用性も重要な視点であるが、本来の目的とは異なるのである。利害調整機能に基づいて会計の制度と構造がつくられているため、現在の会計制度や構造も原点は「利害調整（受託責任）」にある。経営者には受託責任があるため利害調整を行う必要がある。株式会社において企業の目的は利益追求であり、それは当然企業の所有者である株主の利益となるため、他の機能は付随的な存在である。

株式会社会計において、企業の主体は株主である。これらの利害は一致しない。対立する利害は、抗争する状態のままに放任されているときは、混乱と無秩序を創り出す¹⁰²。利害の対立という現実的な問題が生じるため、会計処理によってそれを調整するのである。しかし、現代的な問題として、会計の目的を利益追求だけではないとした環境会計等がある。IFRS

(International Financial Reporting Standards) もまた、財務報告基準である。このように現在、会計は情報提供機能（財務報告）に偏っている。このことからわかるように、その他の社会システムと同様に、経済的状況に対応して会計の機能は変化する。しかし、会計の本質は財務報告ではないということが史の見解から明らかになる。

Illinois Central 鉄道において財務報告の役割の変化について、競争をキーポイントとすると、まず、鉄道の有効性には軍事的有効性が挙げられる。アメリカ鉄道の発展は、西部への進

¹⁰² 安藤英義「商法・会社法会計の展開」安藤英義・古賀智敏・田中健二編『企業会計と法制度 体系現代会計学』第5巻、中央経済社、2011年、3-50頁。

出を通じてメキシコとの対立，イギリスとのカナダ国境での摩擦などにおいて多大な影響を及ぼし，南北戦争では世界で初めて鉄道が活躍した戦争となったのである¹⁰³。そして次に，経済的有効性が挙げられる。具体的には，全国市場の形成，土地価格の上昇等である。経済的有効性は，軍事的有効性から派生する。戦争によって市場が拡大し，経済は活性化する。Illinois Central 鉄道は南北鉄道であったため，戦争中に政府に軍事目的で利用され，Illinois Central 鉄道自身も戦争によって利益を上げた¹⁰⁴。

19世紀後半になると本格的に競争が始まった。鉄道業では，路線の拡張，弱小鉄道の買収によって自社の勢力範囲を広げ，輸送量を増やす事によって隣接する他社との競争に打ち勝つことが重要となる¹⁰⁵。収入を増やすため長距離輸送と短距離輸送に異なる運賃体系を適用し，特定の大荷主にリベートを提供してその輸送を独占しようとする術策を行う。より強大な敵に対抗するための味方との同盟や，お互いに不利益になる競争を和らげようとする協定などが見られ始めた¹⁰⁶。この時期になると，年次報告書は初期の正直さを失って，実情を隠す意図を持った報告書に変わった¹⁰⁷。経営陣は自社の経営内容を隠す様になる。このように競争をきっかけに財務報告の目的が新たに表れた。

このように何か問題が生じると，それに対処するため，財務報告の目的が変わる。この時期に企業が直面した問題は競争である。Illinois Central 鉄道では1863年から年度が進むにつれ，徐々に増大していた年次報告書の頁が安定して13枚となる。資金不足を主張する際は，年次報告書の頁は増えるが，このように簡素化されていく理由は，情報を隠蔽するためであるとも考えられる。しかし，経営者の意図に反し，株主の要求に答えなければならない。その際に経営者は，増大な量の年次報告書を開示し，内容の判断を難解にしたのである。年次報告書は企

¹⁰³ 石井修，米田巖訳，前掲書，79頁。

¹⁰⁴ The Illinois Central Railroad, *Annual Report of 1864*, p.14.

¹⁰⁵ 安部悦生，壽永欣三郎，山口一臣『ケースブック アメリカ経営史』有斐閣ブックス，2002年，38-45頁。

¹⁰⁶ 同上書，44-49頁。

¹⁰⁷ 生田保夫，前掲書，230頁。

業の置かれている状況によって、変化する。

また、鉄道の有効性は、政府が鉄道業に対し建設・運営面において援助をしたことから見て取れる。政府は鉄道業の軍事的有効性や経済的有効性を踏まえたうえで、莫大な援助を行ったのである。戦争がはじまり競争が起こることで財務諸表が新しい機能を発揮し始めたのである。

今回は恐慌や南北戦争を例に挙げたが、戦争に限らず様々な社会経済的要因に合わせて企業の会計処理は変わる。それは現代でも同様である。アメリカ国内における資本形成と経済発展の歴史的過程には鉄道業と証券市場の因果関係が不可欠な要素である。R.Hilferdomg 教授は株式制度の発展とともに金融技術が作り上げられこの技術はアメリカ鉄道系統の金融において完成されたと言及している¹⁰⁸。このように 1850 年代のアメリカは証券市場が急速に発展した時期であり、当時生成された鉄道会計が現代の財務会計の論理的な出発点となっている。現代の証券投資の形式や証券市場と企業会計の相互関係、またそこから派生して生まれる財務会計の根底的な機能は、1850 年代のアメリカにおいて既に存在していたのである。証券市場をめぐる財務会計の展開の原点が当時のアメリカ鉄道会計にある。

Illinois Central 鉄道の年次報告書は、19 世紀におけるアメリカ証券市場の発達に伴い、株式の分散と多様な金融商品の増加が起こる。会計的な面では①資本と負債の境界線の問題と②株主層の分化に伴う利害調整の必要性が重要な論点として挙げられる。

前提として、この時代の背景に 19 世紀におけるアメリカ証券市場の発達が挙げられる。それに伴い、株式の分散と多様な金融商品の増加が起こり、Illinois Central 鉄道の会計的な面では①資本と負債の境界線の問題と②株主層の分化に伴う利害調整の必要性が生じたと考えられる。そして、Illinois Central 鉄道では優先株・抵当権付社債（土地を担保とした社債）・転換社債など様々な証券を発行した。転換社債は将来株になるので資本の要素を持っている。また、優先株は配当を每期支払う義務があるので実質的に負債の要素を持っている。現在、証券市

¹⁰⁸ R.Hilferdomg, 岡崎次朗訳, 前掲書, 202 頁。

場の発達と共に、資本と負債の境界線が曖昧になっていることが度々問題として取り上げられるが、Illinois Central 鉄道を見ると明らかになるように、現在も昔も同様のことが起こっている。

1852年から1856年にかけての建設期から、1857年の恐慌、そして1861年から1864年の南北戦争期において、アメリカでは社会経済的背景が大きく変化した。証券市場の発達に伴うアメリカ証券の上場増加、海外からの資本投下、南北戦争の勃発等、様々な面で著しく経済状況が変動した時期である。それに伴い、Illinois Central 鉄道では財務諸表の機能と構造が精緻化され、会計面では財務報告という重要な機能が付随された。このように、会計は企業を取り巻く社会経済的背景に対応し(必要とされるものが変わるため)、計算技法や報告様式を変化させるのである。

Illinois Central 鉄道では1852年から1856年という年毎に年次報告書の構成や内容が大きく変化しているが、それは社会経済的要因を受け経営者が問題に直面し、会計面で対応させたものである。経済の変動に合わせて財務報告が変わるという片鱗が、Illinois Central 鉄道からは見てとることが出来る。経済の変動に合わせて財務報告を変えることで、経営が順調に進んだのである。

これらは過去に限らず、現代の会計でも同様である。現代の会計が著しく変化しているのも、国際化や証券市場の複雑化などといった社会経済的要因に起因している。このように、史の見解を行うことで会計の性質と付加的な機能を体系的に捉えることが可能となる。会計は経済状況に合わせて生成された歴史的所産である。以上が歴史研究の意義であり、会計の本来の目的を明らかにする正当なアプローチである。

アメリカ鉄道会計の史的分析を行うと、資本的支出と収益的支出の区別や、資本の有機的構成の高度化¹⁰⁹とそれに伴う固定資産の減価償却、配当政策、一般貸借対照表、*Annual Report*の開示など、近代会計理論の形成に影響を与えたであろう要素

¹⁰⁹ 鉄道会社では、莫大な資本のほとんどが車輛等の有形固定資産に投下され、資本の維持および価値回収が問題となっていた。したがって、固定資産の管理が重要となり、新たな経営や会計のシステムを開発した(村田直樹『鉄道会計発達史論』、前掲書、46頁)。

が凝縮されていることがわかる。19世紀におけるアメリカ鉄道会社は、精密な企業会計を行った先駆の企業であり、それが顕著に現れている。今日では、財務会計の伝達機能である財務報告の領域が広がり、会計基準の改正が度々行われている。このような現状の中で、財務会計の本質を捉え直すには、歴史的な証拠に依拠する必要がある。その点において、様々な会計システムがどのような要請の下に生まれたのかを知るためには、アメリカ鉄道会計の研究は不可欠である。Illinois Central 鉄道の会計を引き継いでいる Central Pacific 鉄道は、どのような会計を展開しているのかを次章で見ていく。

第四章 Central Pacific 鉄道の史的分析

第1節 Central Pacific 鉄道の特徴

アメリカ史上初の大陸横断鉄道は、Union Pacific 鉄道と Central Pacific 鉄道により東西各方面から建設を開始した。Central Pacific 鉄道の起工は 1863 年、完成 1869 年 5 月 10 日、走行マイル数 1777 マイル (2,843Km) であり、多様な証券 (抵当権付社債、政府補助公債、転換社債) を発行した。「大陸横断鉄道はアメリカ西部の発展を促すことで、アメリカ経済成長に多大な影響を与えた¹¹⁰。

Union Pacific 鉄道は Omaha から西へ、Central Pacific 鉄道は California から東へと建設された。大陸横断鉄道は当時、世界最長規模の鉄道である。また、Central Pacific 鉄道は、建設の際、トンネルを作るためにニトログリセリンという爆発物を使用した。これにより建設速度は上昇したが、これに比例して、労働者の死亡率も上昇し、この頃から鉄道建設の安全性が見直されるようになった。また、鉄道の建設計画において、建設資本の決定・土木工事・機関車の製造・駅の設計・都市計画等、技師 (engineers) の参加が不可欠だった。アメリカ産業革命の進展に伴って、運河・鉄道が多くの技師を養成し、技師は、地形測量、用水関係、衛生関係、トンネル、エンジン等、各部門で活躍した¹¹¹。次第に、鉄道業における技術は、他の専門分野にも派生し、製鉄業や電信業等、アメリカ国内の経済発展に貢献することになる。鉄道経営者や資本家は、アメリカ国内の都市の形成において、金融面で役割を果たし、技師たちは、鉄道と都市の形成において、技術面で役割を果たした¹¹²。

1850 年代のアメリカ鉄道業において、企業間の協調はなく、

¹¹⁰ The Central Pacific Railroad, *Annual Report of 1864*, p.14.

¹¹¹ 中村萬次, 前掲論文, 27 頁。

¹¹² その反面, 中村萬次教授は, 「大陸横断鉄道は, 歴史的な偉業であることは間違いないが, 鉄道建設の背後には, 議会への工作を巡って醜悪な利権と贈収賄が絡み世人の非難を浴びた」と大和横断鉄道建設の背景について言及している (中村萬次『米国鉄道会計史研究』前掲書, 69 頁)。

レールの幅等の標準化もなされていなかった。そのため、貨物を輸送する際には、何度も積み替えを行っていた。しかし、1871年の W.Robinson による閉鎖電気回路方式の発明により、信号機の改良、汽笛の統一、標準時間帯、ファースト・フレイト・ラインなどが規定された¹¹³。標準化が進行すると、輸送量をめぐり各鉄道社間で競争が激化した。Central Pacific 鉄道も例外ではなく、原価計算や営業比率を重要視していた旨が、年次報告書に記載されている。

第2節 Central Pacific 鉄道における年次報告書の考察

1872年度における Central Pacific 鉄道の年次報告書には、No.1 から No.12 までの財務諸表が載せられている¹¹⁴。図表4-1は損益計算書(Statement of Profit and Loss)であり、単体で作成されている¹¹⁵(図表4-1)。

損益計算書では収入の集計と費用の集計結果が明示されており、一般貸借対照表の貸方における Profit and Loss \$7,433,960 と、損益計算書の借方における Balance carried down \$7,433,960 の金額が一致している。その他、損益計算書の借方には、利息や税金、経費、土木建設費、保険金勘定等が計上されており、貸方には、営業収入から営業支出が引かれた金額のほか、減債基金の利子が計上されている。

さらに、図表4-2は1872年度における一般貸借対照表(General Ledger Balance Sheet)である¹¹⁶(図表4-2)。この表は、資金の調達とその運用を示しており¹¹⁷、借方には、建設勘定や設備(車輛等)勘定、不動産勘定のほか、減債基金勘定が記載されており、減債基金の償還は、担保付債権や援助公債が分類して計上されている。貸方には、資本金のほか、固定負債、国債が計上されている。

¹¹³ 安部悦生，壽永欣三郎，山口一臣，前掲書，44頁。

¹¹⁴ The Central Pacific Railroad, *Annual reports of 1872*, pp.36-48.

¹¹⁵ The Central Pacific Railroad, *Annual reports of 1872*, p.38.

¹¹⁶ The Central Pacific Railroad, *Annual reports of 1872*, p.36.

¹¹⁷ ヘッダーには、General Ledger Balance Sheet と記載されているため、全元帳残高の一覧という見方もできる。

図表 4 - 1 損益計算書

[No. 3.]

Statement of Profit and Loss for Year ending December 31st, 1872.

To Interest	\$2,722,244 88	By Balance to credit of this account, Jan 1st, 1872.....	\$4,097,016 92
" Taxes.....	\$239,972 00	" Earnings for year 1872	\$11,963,640 57
" General and Miscellaneous Expenses.....	233,272 17	" Less Expense of Operating.....	5,011,278 84
" Legal Expenses.....	63,676 16		6,952,361 73
" Civil Engineering.....	25,900 97	" Interest on Sinking Funds.....	94,997 00
" Discount on Currency Receipts.....	425,349 27		
	968,170 57		
" Balance carried down.....	7,433,960 20		
	\$11,144,375 65		\$11,144,375 65
		Jan. 1, 1873. By Balance brought down.....	\$7,433,960 20

E. H. MILLER, Jr., Secretary.

(出所 The Central Pacific Railroad, *Annual Report of*
1860, p38.)

図表 4 - 2 一般貸借対照表

[No. 1.]
General Ledger Balance-Sheet, December 31st, 1872.

To Construction Account.....	\$150,485,678 74	By Capital Stock.....	\$54,283,196 00
" Equipment	5,822,693 84	" Funded Debt, (for detail see Table No. 2).....	54,084,000 00
" Real Estate	988,976 08	" Lands.....	398,436 01
" Shops	613,961 94	" Hospital Fund.....	24,604 77
" Machinery in Shops.....	486,241 29	" Government Bonds.....	27,855,690 00
" Furniture and Telegraph Instruments, Safes, etc.....	76,892 05	" Profit and Loss.....	7,433,960 29
" Steamers, Sacramento River.....	630,372 98		
" Sinking Fund, No. 1, for redemption of Convertible Mortgage Bonds.....	497,847 00		
" Sinking Fund, No. 2, for Redemption of California State Aid Bonds.....	165,500 00		
" Sinking Fund, No. 3, for Redemption of First Mort- gage Bonds of the Company, Series "A, B, C and D,"	165,500 00		
" Sinking Fund, No. 4, for Redemption of First Mort- gage Bonds of the Company, Series "E, F, G, H and I".....	50,000 00		
" Material in Shops.....	955,283 23		
" " " Store.....	112,709 24		
" Fuel.....	325,648 53		
" Balance of Accounts outstanding and in hands of Agents, deducting Obligations.....	2,366,130 98		
" Cash in hand of Treasurer.....	147,136 66		

(出所 The Central Pacific Railroad, *Annual Report of*
1860, p.36.)

上述したとおり，株主層の分化が生じると，財産の保全（企業の存続）を望む永続的な株主と，配当金目当ての一時的な株主に大きく分類される。前者にとっては一般貸借対照表における資金の源泉と運用形態の情報が重要となり，後者にとっては損益計算書における配当可能利益の情報が重要となる。株主層の分化に伴い，財産状態が記載されている財産目録だけでは情報が不足していたのである。必要な情報が異なる株主に向け，一般貸借対照表と損益計算書を資本市場にディスクロージャーすることで，Central Pacific 鉄道は株主間の利害調整を果たした¹¹⁸。

¹¹⁸ 村田直樹教授は，一時的投機的株主に対する重要性は，鉄道を取り巻く経済環境の変化に伴い変化したので，柔軟な配当政策が必要であったと述べている（村田直樹『鉄道会計発達史論』前掲書，102頁）。

次節では、財務会計の利害調整機能を念頭に置いたうえで、Central Pacific 鉄道の減債基金会計の意義を検討する。

第3節 減債基金会計の意義

アメリカ鉄道業は、債権者と株主間の利害調整も行う必要があり、それらの要因が財務会計の精緻化を促した。鉄道会社では、19世紀後半になると、競争の激化や南北戦争の影響を受け、会計上で株主や政府に対する配当政策を行うようになる。しかし、前述したとおり、配当政策は、財産の保全を願う株主と配当を願う一時的な株主間の利害調整として、機能する。配当政策をはじめとする財務政策の根底には、常に利害調整の必要性が意識されている。したがって、財務会計は資本集中のために不可欠であり、利害調整としての機能を発揮する¹¹⁹。本論文では、アメリカ鉄道会計の利害調整機能をこのように定義し、社債権者と株主間の利害調整を果たした減債基金会計について論じる。

アメリカ鉄道会計の史的分析を行うと、資本的支出と収益的支出の区別や、資本の有機的構成の高度化¹²⁰とそれに伴う固定資産の減価償却、配当政策、一般貸借対照表、*Annual Report*の開示など、近代会計理論の形成に影響を与えたであろう要素が凝縮されていることがわかる。19世紀におけるアメリカ鉄道会社は、精密な企業会計を行った先駆の企業であり、それが顕著に現れている。今日では、財務会計の伝達機能である財務報告の領域が広がり、会計基準の改正が度々行われている。このような現状の中で、財務会計の本質を捉え直すには、歴史的な証拠に依拠する必要がある。その点において、様々な会計システムがどのような要請の下に生まれたのかを知るためには、ア

119 松尾聿正教授は、「株主と債権者間の利害調整機能とは一般的に、制限が多い。債権者は業績の良し悪しに関わらず、契約で定められた利子を受け取る権利を有しているが、経営に参加できないのはもとより、企業倒産時には現金の回収が不可能になる危険さえ負わされている。そこで債権者を保護するために考え出されたのが配当規制である」と述べており、これが利害調整機能の一般的な考え方である(松尾聿正「会計の機能とディスクロージャー」『関西大学商学論集』第46巻第4号、2001年、1-2頁)。

120 鉄道会社では、莫大な資本のほとんどが車輛等の有形固定資産に投下され、資本の維持および価値回収が問題となっていた。したがって、固定資産の管理が重要となり、新たな経営や会計のシステムを開発した(村田直樹『鉄道会計発達史論』前掲書、3頁)。

アメリカ鉄道会計の研究は不可欠である。アメリカ鉄道会社は初期の株式会社であり、形式的な財務報告を行った史上初の企業である。

そこで本論文では、財務会計の利害調整機能を念頭に置いたうえで、Central Pacific 鉄道の減債基金会計の意義を検討する。減債基金は、社債の償還資金を積み立てておく基金であるため、社債権者のために必要であった。また、アメリカ鉄道会社は、イギリス鉄道会社と異なり、社債金融が発達していたため、株主間の利害調整だけでなく、社債権者と株主の利害調整が必要であった。しかし、社債の償還のため必要であった減債基金は、次第に政策となっていく面が垣間見える。会計は本来の目的とは異なった機能を発揮する。その具体的な例として、本節では減債基金会計に焦点を当てている。

U.S.Steel 社における、減債基金を用いた水抜き政策については先行研究¹²¹が存在するが、ここではアメリカ鉄道(Central Pacific 鉄道)における減債基金の果たす役割を分析する。Central Pacific 鉄道の財務的特徴として、基金の設定が挙げられる。そこで、基金会計の意義と、その基金がどのような機能を果たしたのかをまず見ていくことにする¹²²。

(1) 減債基金 (sinking-fund)

Central Pacific 鉄道では、起工前の 1862 年 12 月 1 日に、転換社債(convertible mortgage)\$1,500,000、20 年満期、年 7% 利子を発行し、1863 年から毎年 \$35,000 が積み立てられている。また、第一抵当権付社債(first mortgage)\$1,000,000 ~ \$4,000,000、30 年満期、年 6% 利子を、1865 年 7 月 1 日から 1868 年 7 月 1 日まで毎年発行し、1870 年と 1872 年にそれぞれ \$50,000 が積み立てられている。1872 年度における一般貸借対照表の借方には、減債基金勘定が示されており、付属明細書にはその詳細が記載されている。

減債基金は、社債利子の支払や社債の償還を円滑に進めるた

¹²¹ 費用計上である減価償却と重複して減債積立金を積み立て、架空資産の償却に組み入れられた(高寺貞男, 醍醐聰, 前掲書, 239-256 頁)。

¹²² U.S.Steel 社の財務諸表を分析すると、減債基金会計を通じて、資産の適正化を行ったことがわかる(春日部光紀, 前掲論文, 84 頁)。

めに積み立てておく基金である。Central Pacific 鉄道では、上述したとおり、多額の社債を発行していたため、減債基金を設定したと考えられる。

前述したとおり、株主層の分化が生じると、財産の保全（企業の存続）を望む永続的な株主と、配当金目当ての一時的な株主に大きく分類される。前者にとっては一般貸借対照表における資金の源泉と運用形態の情報が重要となり、後者にとっては損益計算書における配当可能利益の情報が重要となる。株主層の分化に伴い、財産状態が記載されている財産目録だけでは情報が不足していたのである。必要な情報が異なる株主に向け、一般貸借対照表と損益計算書を資本市場にディスクロージャーすることで、Central Pacific 鉄道は株主間の利害調整を果たした。村田直樹教授は『鉄道会計史発達史論』において基金会計の実態を検討し、一時的投機的株主に対する重要性は、鉄道を取り巻く経済環境の変化に伴い変化したので、柔軟な配当政策が必要であったと述べている¹²³。

(2) 減債基金による財務政策

利益処分を行うことで、資金が減債基金に積み立てられる。減債基金は、社債の償還のため必要であった。しかし、基金の設定によって利益額が変わり、それが配当金の支払いに影響を与える。減債基金を積み立て、利益額を操作することで、配当可能利益の増減が可能となったのである。

現在の仕訳

貸倒引当金繰入等	×××	／	減債基金	×××
減価償却費等	×××			

現金主義であったアメリカ鉄道会計における仕訳

減債基金	×××	／	現金	×××
------	-----	---	----	-----

減債積立金の設定は柔軟性を持ち、結果として現金の増減を操作することになる。したがって、利益をどの程度出したいか

¹²³ 村田直樹『鉄道会計発達史論』前掲書，102頁。

という経営者の意図が反映し、減債基金の設定は配当政策として機能した。

また、連邦政府による輸送運賃の決定¹²⁴においても影響を与えた。当時、鉄道業における競争区間の運賃は引き下げられ、無競争間の運賃は高額であるという事態が起こった¹²⁵。基金の設定によって利益額を操作することは、Central Pacific 鉄道運賃決定に関しても有利に働いた。

また、損益計算書の貸方に、減債基金勘定の利子を計上していることから、実際に現金を積み立て、銀行から利子の支払を受けていた。減債基金の設定は、結果として企業の財務政策と密接に関係していたのである。

(3) 減債基金による利害調整

減債基金の積み立ては、社債権者にとっては魅力的な会計処理である。社債の償還のために必要な基金を設定することは、社債権者と株主間の利害調整としても機能する。イギリス鉄道会社は社債金融を行わず、社債金融はアメリカ鉄道会社の特徴である。そのため債権者と株主の利害を調整する必要があった。出発点としては、すでに述べた様に株主間の利害調整であったが、社債金融の発展とともに、株主間の利害調整だけではなく、株主と債権者間の利害調整が必要となった。時代の変遷に伴うこれらの蓄積が会計の利害調整機能であり、配当可能利益計算へとつながる。

このように経営者は、本来の目的である社債の償還のほか、財務政策の一環としても減債基金を利用するに至った。減債基金に関わらず、会計システムとは、本来の目的とは別の形で機能することが多々ある。したがって会計は、ひとつの構造を持つと多機能になり得るのである。これこそが、会計の特性のひとつであり、会計の柔軟性を表すものである。

¹²⁴ 当時、アメリカ鉄道会社における運賃の決定は、連邦政府が規定しており、利益額が関係していた。競争が激化しているなかで、輸送運賃がいくらであるかは、企業の運営上非常に重要であった。

¹²⁵ 中村萬次教授は、1887年の州際商業法による会計規制を挙げており、プーリング、運賃協定、特別料金、リベートその他の形態による差別待遇を禁止したと言及している。1887年に規制が成立するまでアメリカ鉄道会社は運賃政策等を行い、自社にとって有利な会計処理を行っていた（中村萬次『米国鉄道会計史研究』前掲書、12頁）。

第4節 利害調整機能と情報提供機能

財務会計には、利害調整機能のほかに、情報提供機能が存在する。アメリカ鉄道業は、政府から様々な援助を受け、建設・運営を行ったため、そこに委託・受託責任が生じる。また、社債や株式を発行したため、様々な意図を持つ投資家に対し、年次報告書の開示を行う必要がある。

したがって、アメリカ鉄道業では、委託・受託責任の履行のため、情報を提供する必要があったが、次第に情報提供機能は資金不足の主張や、利益額を操作したうえでの配当可能価額の提示など、企業の財務政策に有利に働くようになった。

(1) 非財務情報

技師報告書に対し、Central Pacific 鉄道における経営者報告書の内容は、恐慌や戦争等の影響、新しく設立した基金の説明、会計処理の変更や新しく作成された財務諸表の説明、配当に関する説明、今後の企業活動の展望等であり、これらは投資家向けに記載していた。これは、現在の非財務情報のベースとなっている。この当時から経営者は、非財務情報を提示する意義を知っており、その非財務情報には経営者の意図が反映している。現在、意思決定有用性のために開示すべきであるとされている非財務情報とは目的が異なるが、非財務情報を開示するにあたる目的の原点はここにあるといえる。

(2) 情報の非対称性

1869年に完成したCentral Pacific 鉄道は、株主総会を行い、そこで *Annual Report* を開示していた。アメリカ鉄道業では、1850年代には既に株主総会を行っている会社が複数あり、委託・受託責任の履行を果たしていた。

しかし、減債基金の例で示したように、会計システムが財務政策として機能し始めると、その情報には情報作成者の意思が反映される。現在は、会計基準に基づき情報を受け取る側の論理が強く主張されているが、当時の年次報告は、情報を発信する側の論理に基づき年次報告書が作成されている。このように、

双方が保有する情報に差があり，その共有ができないため，情報の非対称性は永続的になくなるのである。

また，会計制度においていえることは，企業会計は全て実務の中で生成されている。会計は柔軟性を有しているため，ある目的のために生成された会計処理が，副次的な機能を発揮することがある。それを制度化したものが会計制度であり，実務が先行しているという点が会計の特徴である。

(3) 委託・受託責任の履行

委託・受託責任の履行は，認識・測定・記録といった会計の機能に付加された非常に重要な社会的役割である¹²⁶。津守常弘教授は，「企業会計は，本来，個別企業の記録・計算・報告のシステムとして生み出されたものである。しかし，それは，株式会社制度の生成と発展に伴い，単なる個別企業の記録・計算・報告のシステムであるにとどまらず，同時に，社会的統制の一手段として，『ディスクロージャー制度』というきわめて広範な社会的制度の中に組み込まれるにいたった」¹²⁷と述べている。

アメリカ鉄道会社は，建設・運営において常に政府の監視下にある，国家的事業であり，公益性が高かったという特徴がある。Central Pacific 鉄道も例外ではなく，政府から土地の援助や建設の援助を受けていた。アメリカ鉄道業の有用性としては，経済的側面（全国市場の形成，西部の経済発展），社会的側面（国家の統一，戦争時における防衛・軍需輸送）が挙げられる。国家的な政策でもあった鉄道建設は，政府とその背後にいる納税者である国民に対して報告する義務が生じる。これが，アメリカ鉄道業の最大の特徴であり，社会的に意義のある財務報告が必要とされた理由である。

本節は，Central Pacific 鉄道における減債基金を例に，企業会計の本質と柔軟性について検討した。減債基金はアメリカ鉄道会社の財務政策の一環として働き，利害調整機能を果たす。

¹²⁶ 中村萬次教授によれば，「会計理論や会計政策に包摂されている会計諸概念は，社会的機能を背負わされて誕生した」と述べている（中村萬次『会計と恐慌』前掲書，1頁）。

¹²⁷ 津守常弘，前掲書，1頁。

これが減債基金会計の意義である。

また、委託・受託責任の履行、利害調整機能、情報提供機能といった会計の役割と機能は、個別に機能するものではなく、それぞれが密接に関連し合うことで機能を果たす。どのような会計処理も、財務諸表も、非財務情報も、何か必要に迫られ生成し、それらは社会経済的要因に触発されることで様々な機能を発揮する。会計とは、時代の変遷に合わせて、内在する諸機能が一定の外的要因に触発されることで顕在化した機能の蓄積である。

以上を踏まえ、鉄道会計史研究において、社会経済的背景や経営者の行動等、より包括的な分析を展開することが不可欠である¹²⁸。本章では、Central Pacific 鉄道の会計実務の分析したことで、利害調整機能を軸とした会計システムの構築が同社でなされていることが明確となった。利害調整機能は、企業会計の発達において基盤となる存在であり、現在の企業会計の根底にあるものも、また、利害調整機能に他ならないのである。そして、鉄道会計史研究において、社会経済的背景や経営者の行動等、より包括的な分析を展開することが不可欠である。

第5節 経営者報告書 (Report of Manager) と技師報告書 (Report of Engineer)

Central Pacific 鉄道の年次報告書は、経営者報告書と技師報告書に分かれている。技師報告書はまず、経営者(株主)の要請を受け、技術者の認識・計算が行われる。そして、技術者から経営者に対する結果報告を経て、経営者の意思決定へとつながる。技師報告書の内容は、主に主任技師による軌道建設のための原価計算、主任技師による鉄道経営分析の報告であり、内部管理の徹底が目的であった。この社会経済的背景には、南

¹²⁸ 石川純治教授は、「シュマーレンバッハといえは動態論であるが、現代の会計をみるさい、思考の流れをより広くつかんでおくことが大切といえる。端的には、費用動態論(シュマーレンバッハ)から現代動態論(ワルプ)、さらに資金動態論(ルフチ)への展開である。重要な点は、費用動態論も現代動態論も、その中核に収支計算があるということである」と述べているが、鉄道会計史研究においてその一断面を見出すことができる(石川純治『揺れる現代会計 ハイブリッド構造とその矛盾』日本評論社、2014年、118-119頁)。

北戦争や同業種間の競争が挙げられる。当時、財務会計と管理会計は未分化であったが、経営者は、主任技師による詳細な内部分析を使用し、経営意思決定を行っていた。このように、鉄道会社における技師は、技術面だけでなく経営管理面に関しても重要な役割を持っていた¹²⁹。

¹²⁹ Baltimore and Ohio 鉄道会社では、往復1列車あたり原価構成や、固定費と変動費の区分表示を行っていた（中村萬次『英米鉄道会計史研究』前掲書，76頁）。

第五章 アメリカ鉄道会計の財務的側面と管理的側面の分化

第1節 財務的側面

近年多く見られる研究では，利用者サイドの視点から投資意思決定有用性を見ているものが多く存在するが，会計情報の作成者サイドの視点が軽視される傾向にある。しかし，実際に1850年代から1860年代のアメリカ鉄道会社の年次報告書を，当時の社会経済的背景を踏まえた上で見てみると，運賃政策や配当政策など経営者の意図が強く反映していた。

資本主義経済（経済合理性）のもとでは，企業の最大の目的は利益の追求であるため，当然の施策ともいえる。企業会計は営利を目的する企業において構築されたシステムである。財務会計の目的は資本集中の促進であり，今日，企業会計の機能として重視されているのは資本市場に対する情報提供機能である。会計の本来の機能は企業経営に必要な情報の作成であり，企業経営において，会計統制（Accounting Control）は欠かせない。

財務会計の本来の機能は，認識・測定・報告にあるが，この報告は，受託委託責任の履行をするための機能である。財務会計における資本市場に対するディスクロージャーは副次的な機能であり，資金調達を円滑に進めるため，財務報告を行う必要があった。したがって，アメリカ鉄道会社の財務報告は，その中に財務政策としての可能性を秘めていたのである。

第2節 管理的側面

アメリカ鉄道会社は，1860年代に入ると，南北戦争や同業種間の競争を受け，見積原価計算や走行距離マイルあたりの費用分析を行うなど主任技師による内部管理を徹底した。

Illinois Central 鉄道における財務諸表の作成から財務報告に至るまでのプロセスを概観すると，Illinois Central 鉄道の建設期にみられる資金の運用・管理のように，財務諸表は内部管理を目的として作成された。内部管理のために作成した仕訳

帳や総勘定元帳からの抜粋であった初期の財務諸表は、経営者が企業の経営活動への理解を容易にするために、作成された。さらに、経営者は資金調達を促進するため、簡潔で統一された様式をもつ財務諸表の必要性が生じ、一般貸借対照表をはじめとする財務諸表を作成された。そしてそれを公開した¹³⁰。そこで一般貸借対照表をはじめとする財務諸表を作成した。ここで重要なのは、作成された財務諸表は、まず経営者が企業内の管理のために使用し、その後、統一された財務諸表は、資金調達を円滑にすすめるために資本市場に公開された。つまり、証券市場が発達すると企業の資金調達方法が多様化し、企業内では、資金の源泉や運用に関し管理すべき情報が増えたため、経営者は管理・統制のため財務諸表を利用した。その後、ディスクロージャーをすることを通じて、財務報告の形式が精緻化したのである。

また、1860年代にはいと、輸送量が増加し、列車が高速化するに従って、経営陣・機関士以下の労働者層の双方で階層化が進んだ¹³¹。それに伴い、収入と支出の管理の組織化が進み、現在の大企業に似た組織が生まれた¹³²。Illinois Central 鉄道も例外ではなく、Illinois Central 鉄道の財務報告は、企業内部の管理・統制のために使用されていた計算書が外部に公開され、財務諸表が円滑な資金調達を行うための財務政策としても機能していた。

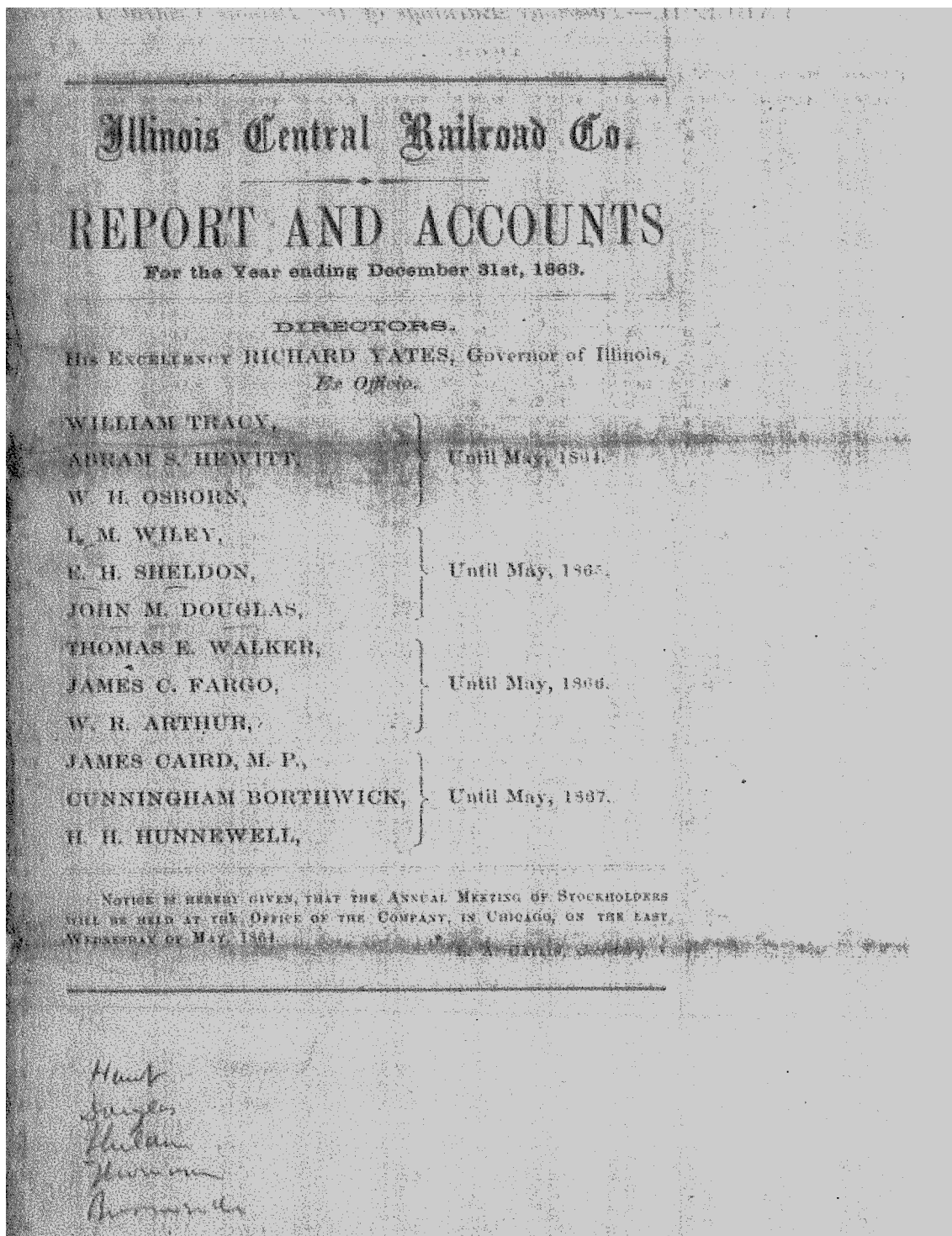
図表5-1は、Illinois Central 鉄道の1863年度における実際の年次報告書のディレクター一覧である(図表5-1)。図表5-2は「Report to the Directors (ディレクターへの報告)」である(図表5-2)。

¹³⁰ 濱田弘作『アメリカ会計発達史』前掲書、156頁。

¹³¹ 小澤治朗『アメリカ鉄道業の生成』ミネルヴァ亜書房、1991年、101頁。

¹³² 同上書、101頁。

図表 5-1 ディレクター一覧



(出所 The Central Pacific Railroad, *Annual Report of*

図表 5-2 ディレクターへの報告

1863, Aug. 15.

ILLINOIS CENTRAL RAIL ROAD COMPANY.

REPORT TO THE DIRECTORS.

For the Year ending 31st December, 1863.

The traffic upon the Illinois Central Line the past year shows that the settlement of its Land has greatly increased its resources, for, although the Wheat harvest was a partial failure and the Corn crop very seriously injured by frosts, the extent of land planted and greater variety of products in the older settlements have given a larger Tonnage than in previous years. Fifteen millions of bushels of grain were forwarded. The opening of the Mississippi River to trade led to a profitable traffic upon the Main Line, and, with this favorable market for the crops, to an active demand for our lands. Illinois is still favored with a large immigration and is daily adding to its numbers and wealth from the substantial population now settling on the Prairies. This gain in the number of settlers is going on with great regularity; hence the land is annually becoming more valuable, and we have had no reluctance to reduce the large contracts. Our policy has been to subdivide the tracts and diminish the debt of each purchaser.

During the last two years upwards of six thousand buyers have taken an average of less than sixty acres, and therefore owe less than \$1,000 each. With one or two good harvests many of them will prepay this small amount, which meantime is running at six per cent. interest. There are still 1,282,627²/₁₀₀ acres of land for sale. Of the Company's lands, 1,312,373 acres have been sold; \$6,749,814.88 have been collected from these sales in cash, leaving \$9,914,008.56 balances due on contracts in hand which relate to 928,429 acres; the payments in full have been made on 823,944²/₁₀₀ acres only. Thus the sales embrace—

	Cash.	\$6,749,814.88
	Contracts.	9,914,008.56
		\$16,663,823.44

Acres, \$1,312,373.76

The following Revenue Statement is condensed from the various Reports annexed, and will doubtless be satisfactory to the Shareholders, who may reasonably expect regular dividends from this property in future.

INCOME ACCOUNT.

Balance of Income Account, January 1st, 1863,		\$ 465,895.39
Net Collections from Lands in 1863, principal and interest,		1,278,033.99
Net Income from Traffic in 1863,		2,118,847.15
		\$3,862,776.53
To Credit of Income Account,		
APPLIED,—		
To Cash paid for Construction Bonds,	\$466,793.19	
Interest on Funded Debt,	81,016,127.50	
Exchange on Sterling Coupons,	77,670.09	1,993,798.49
*Interest and Dividends on Shares,	978,555.95	
		\$2,534,060.63
Cash in hands of Treasurer, 31st December, 1863,		\$1,328,715.90

Interest Coupons of 2 per cent. on Fall 1863 Bonds was paid on 1st January, 1864; 2 per cent. on all Shares 1st February; 2 per cent. on all Shares 1st August, 1863.

Besides the balance of \$1,328,715.90, the Treasurer holds \$364,928.00, the unexpended balance on Capital, with a further sum added to it by subscription to the Stock since the 1st of January.

CAPITAL ACCOUNT FOR 1863.

Balance as per Report of January 1st, 1863,		\$469,434.24
Increase of Capital Stock,		419,340.00
Miscellaneous Assets realized,		426,989.96
Working Stock of Supplies (reduced),		711.79
		\$1,316,485.99
Applied to Payment of 8 per cent. Bonds,	\$17,000.00	
Permanent Expenditures,	934,537.99	951,537.99
		\$364,928.00

Cash in hands of Treasurer 31st December, 1863,

No new engagements have been made with other companies, and at this time there exists no litigation or controversy of moment. The supplies are purchased for cash. The Stock in hand cost \$615,424.77.

The Debt is—\$14,329,000 of Construction Bonds,
 287,000 " Bonds due in 1865,
 33,000 " Bonds due in 1868.

It is desirable to purchase more of the Construction Debt which is now at a premium in the market, although the Trustees of the Construction Mortgage have \$871,000 more in Bonds than the amount of Bonds issued by them. Good faith to those who pay for Land requires that Bonds be lodged with the Trustees as fast as the partial payments are made. The maintenance of the Company's standing in Illinois by making these deliveries promptly is of the highest importance; and in pursuance of your Resolutions a proposition has been made to the holders of the Construction Bonds to exchange these Bonds for Six per cent. Bonds of long date, allowing upon the exchange fifteen per cent. difference. This proposal is open to the extent of Two Millions of Dollars, and seems to be the only practicable method of meeting the wants of the Company and of protecting the Bondholders known to the Company from an unexpected demand for their Bonds, which by their terms the Company may call for by paying twenty per cent. premium. It is believed that by your plan the Bonds will be readily exchanged upon terms alike advantageous to the Bondholder and to the Company. The premium will be a debt on the land, and will ultimately be redeemed by it.

Referring to the Report of the General Superintendent herewith, I will only add that the Road and Working Stock have been well maintained. The substitution of iron for wooden bridges is being made, as the latter require repair, and substantial masonry is taking the place of other wooden structures. The stock of cars has been increased one-fourth and is still inadequate, and the motive power is insufficient to meet the increasing traffic.

The Land Commissioner reports during the year extensive sales to German and Swedish settlers, and lately a large demand from the adjoining States, south and east of Illinois. It is worthy of note that when the interest due upon many of the contracts is made up, the total result of the sales of half the land will exceed \$17,000,000, the value placed on the entire grant of land ten years since.

The dividend upon the entire Share Capital declared the fifth of January has placed all the stock on the same basis and released the lien upon 314,504 acres of land.

W. H. OSBORN,
President.

New York, February 9th, 1864.

(出所 The Central Pacific Railroad, Annual Report of

実際に年次報告で公開された財務諸表のヘッダーを見ると、ディレクターへの報告と記載されており、各部門長は株主へ向けてというよりはむしろプレジデントへの報告のため財務諸表を作成したことがわかる。それがそのまま年次報告書として開示されることになったため、会計の本質的な機能である管理・統制機能に、財務報告という付加的な機能が組み込まれたのである。

また、Illinois Central 鉄道の 1857 年 12 月期における年次報告書内においても、各部門長からプレジデントへ向けての報告がなされている。中村萬次教授による詳細な論述では、(1) 取締役会による財務報告 (2) 副社長による路線状況の報告 (3) 運輸部長による輸送状況の報告 (4) 機関車車両部長による機関車・車両の報告 (5) トレジャラーによる一般貸借対照表の報告 (6) 土地管理委員および現金出納係による土地部門の報告と記載されている。また、付属明細書には、機関車の修繕費および消耗品に関する報告、車両部門による支出額の報告、諸資材棚卸高および旅客・貨物の輸送実績の統計表を載せている。運輸部長は第 4 代プレジデント William H. Osborn にあてた報告書の冒頭において、営業成績について述べ、総所得・営業費・純利益を報告している¹³³。年次報告書の以上の点に着目すると、財務報告は投資家へ向けてというよりも、各部門長がプレジデントに向けて行っていたという事実がより明白になる。

鉄道業は株式会社形態をとり、その建設に莫大な資金を必要としたため、資金の源泉や運用に関し管理すべき情報は他の企業と比較すると群を抜いて高額であった。そこで、鉄道業は軍隊的組織を取り、各部門長はプレジデントへ業務の報告をする義務があった。

第 3 節 財務的側面と管理的側面の分化の過程

現在、会計は、財務会計と管理会計の、二つの主要な領域が

¹³³ 中村萬次，前掲論文，43 頁。

存在するが、19世紀においては財務会計と管理会計も厳密に区別されていたわけではない。

先行するイギリス鉄道業で見られるように、現金主義会計を基盤とした配当可能利益計算から、発生主義会計への移行が配当可能利益計算に柔軟性を与え、その調整が政策化していった。そして、従来の会計では捉えきれなくなった内部管理を、会計の管理的側面として特化させていき、企業内の会計を財務的側面と管理的側面において調整した。しかし資金調達のための財務会計と、内部管理のための管理会計では、両者の情報の意味が違った。このような情報の差を生んだ要因となったのが、資本市場へのディスクロージャーである。

アメリカ鉄道業における財務会計の目的は資金調達にあったが、配当政策や運賃政策のため、恣意的な利益額の調整を行うようになったため、財務報告は必ずしも企業の実態をありのままに表すものでは無くなった。

しかし、企業では経営を円滑に行うにあたり、生産を介して実現した現実の価値（原価やコスト等）をより正確に評価する必要があった。経済的効率性の向上（効率的な資源配分）は実態に即して行うため、実態を表さない財務会計と実態に即した管理会計を分化させるに至った。また、19世紀後半から競争が本格的に始まり、1873年の恐慌後、鉄道業の競争が拡大すると、トレジャラーが会計組織を発達させることになる。鉄道業では、路線の拡張、弱小鉄道の買収によって自社の勢力範囲を広げ、輸送量を増やすことによって隣接する他社との競争に打ち勝つことが重要となる。そして、会計面においても、見積計算やコストダウンが必然となり、経営管理のため、主任技師は計算・分析をより詳細に行うようになる。

Central Pacific 鉄道の年次報告書においては、経営者報告書と技師報告書が区分されて記載されており、特に技師報告書の中では、管理会計的分析が行われている（図表5-4）。Illinois Central 鉄道においては、明確な技師報告書は存在しないが、1854年の年次報告書では未来支出必要額を計算しており、1856年には主任技師から節約改善案が報告されている。1860年にはより詳細な経営分析（図表5-5）が行われており、走行距離や貨物、旅客あたりの費用や収入を計算し、分析して

図表 5 - 4 支出計算書とキャッシュ・フロー

Classified Statement of the Main Items of Expenditure of the Company, to December 31st, 1860.

ITEMS OF EXPENDITURE.	UP TO	NOVEMBER 1,	MARCH 1,	NOVEMBER 1,	MARCH 1,	NOVEMBER 1,	MARCH 1,	JANUARY 1,	JANUARY 1,	JANUARY 1,	JANUARY 1,	JANUARY 1,	JANUARY 1,
	NOVEMBER 1,	1852,	1853,	1853,	1854,	1854,	1855,	1855,	1857,	1857,	1858,	1859,	1860,
Charter Expenses.....	\$51,299 00							\$4,358 92					
Company Expenses.....	66,509 00	\$9,416 47	\$61,764 28	\$91,125 41	\$5,250 11	23,130 90	\$24,967 37	\$49,919 88	\$70,974 08	\$92,316 01	\$44,305 23		
Lands and Right of Way.....	192,637 00	172,258 75	129,917 28	37,120 20	25,094 70			319,754 15	32,207 45	71,184 29	10,537 00	1,063 70	
Engineering.....	198,046 77	31,841 29	68,516 29	56,547 77	53,874 20			31,615 73	9,148 42	4,892 23	2,735 20	4,809 80	
Construction.....	540,488 12	693,166 74	1,391,476 16	1,468,096 00	3,297,088 97	1,499,414 24	1,703,612 06	1,640,817 72	114,879 90	330,217 10	506,714 29		
Equipment.....	15,488 70	29,129 41	156,036 23	592,706 44	926,596 47	1,097,598 70	800,846 19	732,679 07					
Iron Rails.....	471,251 54	209,178 41	1,630,847 73	440,924 39	1,100,019 21	142,063 32	617,001 65	51,375 71	1,242 54				
Salaries.....	45,032 20	16,917 40	20,034 89	15,017 40	37,549 29	45,032 24	23,500 97	28,292 37	25,207 00	22,549 00	20,600 45		
General Interest Account and Exchange.....	45,949 01	31,693 25	124,254 75	44,845 26	29,881 87	43,379 00	201,334 08	236,119 40	295,415 10	118,897 00	22,706 11		
Interest paid on Stock.....	21,600 00		50,956 23		20,270 00	103,813 13	102,451 44	364,044 84					
Construction Bond Coupons.....	50,488 99	50,488 99	180,962 14		777,105 20	1,099,729 86	1,095,187 30	1,091,818 56	1,110,010 00	1,055,065 00	1,024,507 50		
Free Land Bond.....							97,035 00	209,502 00					
Optional Right Scrip.....								32,227 50					
Renewals Scrip, Optional Right Bond, Debenture and Eight per Cent Bond Coupon.....											44,820 00		88,500 22
Interest on full paid Stock.....													111,271 44
	\$1,620,023 74	\$1,027,319 07	\$6,796,209 91	\$2,289,004 04	\$6,410,387 70	\$1,606,003 74	\$3,977,160 17	\$8,357,307 70	\$1,937,964 15	\$1,816,978 40	\$1,709,673 90		

Toward which the Road and Lands have contributed in Cash as follows:

	Report of December, 1853.	Report of June, 1854.	Report of January, 1855.	In 1856.	In 1858.	In 1857.	In 1858.	In 1859.	In 1860.
Net Earnings.....	\$31,946 46	\$75,549 29	\$140,744 10	\$227,922 70	\$698,456 99	\$291,478 48	\$424,818 19	\$492,735 00	\$550,630 43
Cash received in Land Department, applicable to Interest Fund.....	107,223 40		135,149 77	291,419 48	684,861 08	200,229 44	127,113 82	72,231 81	173,864 57
Cash received in Land Department, applicable to Construction Bonds.....					110,164 37	446,725 16	574,173 11	691,544 90	428,184 93
Cash received in Land Department, applicable to Free Land Bonds.....					11,543 30	54,469 69	56,950 00	14,902 45	
Cash received in Land Department, applicable to Free Land Fund.....								44,781 90	22,000 00
	\$156,469 92	\$75,549 29	\$284,893 87	\$522,391 18	\$1,571,345 64	\$1,169,191 77	\$1,012,555 71	\$1,010,076 10	\$1,260,942 97

W.M. VERNON, Auditor.

A. E. BURNSIDE, Treasurer.

(出所 The Illinois central Railroad, Annual Report of 1860, p.3.)

図表 5 - 5 経営比率分析

REPORT OF THE GENERAL SUPERINTENDENT.

Mr. W. H. OSBORN,
President.

Sir:—I herewith submit a Report of the Operative Department of the Illinois Central Railroad, for the year ending December 31st, 1860. The operations of the line have been carried on with regularity and promptness. Passenger trains have been free from accidents, notwithstanding the high rate of speed forced upon us during a part of the year, by the active competition of other lines. The earnings for the year are as follows:

Passengers.....	\$56,693 05
Freight.....	1,625,111 22
Extra Druggage.....	2,028 79
Mails.....	76,500 09
Express.....	29,606 69
Telegraph.....	4,294 44
Rest of Passenger.....	65,996 29
Rent of Engines and Cars.....	18,748 00
Storage and Dockage.....	150 75
Earnings from Freight over the P. & O. R.R. between El Paso and Gila.....	115,452 12
Total.....	\$2,778,533 49

The above amount of earnings includes \$56,742 55, credited to Trustees of Peoria & Oquawka Railroad, as per Treasurer's Report—and is that sum in excess of the amount credited to revenue;—but as the cost of earning it is embraced in the operation expenditures, I have included it in the total revenue, for purposes of proper comparison.

The increase of earnings over the year 1859, is \$613,884 51—consisting of increase from passenger traffic, of \$35,281 16, or 4 ¹/₂ per cent.—from freight traffic, of \$573,110 08, or 49 ¹/₂ per cent., together with various other items of less importance.

The operation expenditures for the year are as follows:

Salaries.....	\$72,345 30
General Expenses.....	23,641 59
Legal Expenses.....	12,478 10
Station Expenses.....	25,095 69
Wharves and Buoys.....	1,504 18
Train Expenses.....	375,296 15
Clubs and Damages.....	21,527 76
Maintenance of Machinery.....	395,866 85
Maintenance of Road.....	496,470 19
Repairs of Fencing.....	8,901 15
Operating St. Charles Air-Line.....	1,252 36
Total.....	\$1,649,893 00

The above amount of expenditures does not include Charter Tax, Exchange and Interest, Profit and Loss, or Insurance.

The excess of gross earnings over operation expenditures for the year, is \$1,128,640 46. The proportion of expenditures to earnings, in 1860, is 59 ¹/₂ per cent, against 68 ¹/₂ per cent. in 1859, showing a decrease of 9 ¹/₂ per cent. in 1860.

The mileage of engines employed on passenger and freight trains, and in switching cars at stations, is 2,253,808 miles, against 1,925,487 miles in 1859. The earnings per mile run by engines in 1860, are \$1 23 ¹/₂ per mile, against \$1 12 ¹/₂ in 1859, showing an increase per mile run in 1860, of 10 ¹/₂ cents; while the expenditures per mile run in 1860 are 73 ¹/₂ cents, against 77 ¹/₂ cents in 1859, showing a decrease in 1860 of 4 ¹/₂ cents per mile run by engines. The net gain per mile run in 1860 is 50 ¹/₂ cents, against 35 ¹/₂ cents in 1859, showing an increase in 1860 of 14 ¹/₂ cents per mile run.

The gross earnings per mile of Road (707) in 1860, are \$3,929 75, against \$3,061 45 ¹/₂ in 1859. Increase in 1860, \$868 30 per mile. The expenditures per mile of Road in 1860, are \$2,333 37, against \$2,109 90 in 1859. Increase in 1860, \$223 47—leaving a gain of \$1,596 38 per mile, in 1860, against \$954 55 in 1859. Showing an increase in net gain per mile of \$641 83. The gross earnings in 1860 were 28 ¹/₂ per cent. more than in 1859, while the expenditures were only 10 ¹/₂ per cent. more. The net earnings are 67 ¹/₂ per cent. greater than in 1859.

FREIGHT TRAFFIC.—The amount of revenue from freight in 1860, including that over the Peoria and Oquawka Railroad, is \$1,737,196 54, being \$573,110 08 in excess of 1859.

The number of tons of freight transported in 1860, is 590,343, or 167,905 tons more than in 1859.

The average revenue per ton in 1860, is \$2.94, being an increase of 18 ¹/₂ cents per ton over 1859.

The mileage of engines hauling freight trains, in 1860, is 1,124,562 miles, and the revenue per mile run \$1 55 ¹/₂ against \$1 39 in 1859, showing an increase in 1860 of 16 ¹/₂ cents per mile run.

The revenue from freight per mile of Road, is \$2,457 14 in 1860, being an increase over 1859 of \$810 63 per mile.

The number of tons of freight carried one mile in 1860 is 85,102,839, being an average distance of 144 miles per ton, against 54,932,241 tons carried one mile in 1859, an average distance of 130 miles.

The revenue per ton per mile in 1860 is 2 ¹/₂ cts., against 2 ¹/₅ cts. in 1859,—showing a decrease of ¹/₁₀ of one cent per ton per mile.

The number of tons carried one mile North, in 1860, is 33,384,417, being a decrease in 1860 of 462,518 tons.

The number of tons carried one mile South, in 1860, is 51,518,422, against 20,515,068 in 1859, being an increase in 1860 of 30,903,414 tons.

The revenue per ton per mile for freight carried North, is 2 ¹/₅ cts., and for freight carried South, 1 ¹/₂ cts.

The amount of revenue received for freight carried North, in 1860, is \$736,192 33, and for freight carried South, \$1,001,004 31.

The amount of revenue from local freight in 1860, is \$1,559,289 12. The number of tons of local freight carried one mile, is 73,731,004, and the revenue per ton per mile 2 ¹/₂ cts.

(出所 The Illinois Central Railroad, *Annual Report of 1860*, p.3.)

これらの財務諸表は、主任技師がプレジデントへと報告したものであり、所得に対する支出の比率、走行距離マイル・貨物トン・旅客 1 人あたりの収入・費用分析を行っている。このような、内部管理に必要な不可欠である管理会計的情報が当時の年次報告書の大半を占めていた。このことから、財務報告で開示される情報には、内部管理に使用していた情報も含まれていたといえる。

財務会計では補えなくなった内部管理を、管理的側面として特化させていき、経営者の意思決定に使用することで、経営活動を財務的側面と管理的側面において調整したのである。企業が存続するうえで、利害調整や配当政策により歪み始めた財務

会計に反し，管理会計は正確性を求めた。管理会計は，財務会計を補うため必要となったと言及されることが多いが，財務会計においても内部管理は必要であった。

アメリカ鉄道業では現代においても，公開されている報告書が企業実態に即しているとは言い難く，会計処理方式を経営者が選択可能な点や株主資本等計算書やキャッシュフロー計算書など新たな計算書が必要とされている点で，経営者の意図が強く反映されている可能性がある。

アメリカ鉄道会社は，株主層の分化や配当可能利益計算，他社との競争といった多様な問題に直面する。そこで経営者は，財務的側面と共に管理的側面を特化していく。そして政府や納税者である国民に対する財務報告がきっかけとなり，財務的側面と管理的側面に分化し，現在では，財務会計論と管理会計論と，その論理を分けて語られるのである。つまり，会計の管理機能に限界が生じたため，その領域を財務会計と管理会計に特化・分化する必要があったのである

第六章 総括

ここまで考察してきたように、1850年代の Illinois Central 鉄道では、その建設期にあたり莫大な資金を必要としたため、資金調達を意図した年次報告書を公開した。年次報告書の公開は第一義的には、委託・受託関係における受託責任の解除にあるが、その一方で資金不足による鉄道建設の遅れを弁明し、資金調達に資するためでもあった。

Illinois Central 鉄道における初期の年次報告書では、資金の調達と運用、あるいは営業成績に関する内部資料を公開のための財務諸表として利用した。これによって、財務諸表を基盤に作られた年次報告書が円滑な資金調達を行うための財務政策的手段としても機能したのである。鉄道会社は、委託受託責任から財務報告を行うという義務を負いながらも、その中に財務政策としての可能性を秘めていたのである。

アメリカ鉄道会社は大企業として株式会社形態をとり、巨額の資本を有した。従来の企業とは異なる会計的側面として、固定資産の維持および価値回収（減価償却）や、資金調達方法の多様化（過大資本化）、配当可能利益の計算（株主層の利害調整、資本勘定と収益勘定の区分）等が挙げられる。これらを解決するためにアメリカ鉄道会計では財務会計が機能した。アメリカ鉄道業における財務会計の特徴は資金調達にあったが、資金提供者の利害を調整するため、配当政策が必要となった。財務報告は、配当政策を意識したものへと変化した。一方で、企業では経営を円滑に行うにあたり、生産を介して実現した現実の価値（原価やコスト等）をより正確に評価する必要があった。経済的効率性の向上（効率的な資源配分）は実態に即して行うため、実態資本の正確な計算が経営管理に必要となった。したがって、財務会計では補えなくなった内部管理を、管理的側面として特化させていき、経営者の意思決定に使用することで、企業内の会計を財務的側面と管理的側面において調整したのである。企業が存続するうえで、利害調整や配当政策により歪み始めた財務会計に反し、管理会計は正確性を求めたのである。1860年代に入り、Central Pacific 鉄道における財務会計は、競争や恐慌がきっかけとなって、経営陣は自社の経営内容を隠

すようになり、年次報告書は企業の実態を表さなくなった。

アメリカ鉄道会社では、債権者と株主の利害調整のためには、減債基金会計が必要であった。イギリス鉄道会社は社債金融を行わず、社債金融はアメリカ鉄道会社の特徴である。そのため、アメリカ鉄道会社では、債権者と株主の利害調整は不可欠であった。出発点は、先述したとおり株主間の利害調整であったが、社債金融の発展とともに、株主間の利害調整だけではなく、株主と債権者間の利害調整が必要となったのである。時代の変遷に伴うこれらの蓄積が会計の利害調整機能であり、配当可能利益計算へとつながる。

また、アメリカ鉄道会社の経営者は、配当政策・運賃政策の必要から、減価償却会計が重要な意味を持つようになった。A.C.Littleton 教授は、アメリカ鉄道会計では減価償却会計が配当政策として機能したと述べている。

企業が社債の割引発行をした場合、通常は社債発行差金で処理をする。しかし、当時のアメリカ鉄道業は、証券市場において社債を発行した際に社債発行差金を使用せず、資産項目の中に発行額を計上していた。そのため、過大資本化という現象が起き、会計的には資産の過大表示として発現することとなる。アメリカ鉄道業の経営者は、資産の過大表示を利用し、運賃政策を展開したことが、Illinois Central 鉄道の事例からわかる。

したがって、これらを整理すると、会計の利害調整は減債基金につながる。減価償却会計と過大資本化という現象に基づく資産の過大表示は、会計を利用した経営政策である配当・運賃政策につながることになる。

アメリカ鉄道会計の指命は、配当可能利益計算と財産の保全である。アメリカ鉄道会社は、その資金のほとんどが固定資産に投下される企業である。年次報告書に記載された技師報告書では、アメリカ鉄道会社特有のルールや車両等複雑な固定資産の管理を行っている。それは、永続的な株主や連邦政府にとって、最も関心の深い財産の保全という事項に対応するものであった。そして、アメリカ鉄道会社は、株主の分化から配当政策を必要とし、過大資本化による財務政策を行うため、簿記の管理では限界をむかえた。アメリカ鉄道会社は株式会社であり、政府からの援助を受けていたため、委託・受託責任が存在する。

そのため経営者は、会計情報を作成し、次第に財務報告の構造が整っていく。上述したように、アメリカ鉄道会社は、債権者と株主間の利害調整のため減債基金会計を行った。そして、様々な利害を持った株主間の利害調整のため、会計情報の開示を行ったのである。

アメリカ鉄道会計の特徴は正に、配当可能利益計算と財産の保全にある。前者は無機能資本家のため必要であり、後者は政府を初めとする機能資本家に必要とされる。「また、現在の会計は記録・測定・報告の機能のうち報告機能が肥大化し、測定に影響を与えるようになってきたとされる。鉄道会計の歴史を概観すると、同様の現象が散見される¹³⁵⁾」が、アメリカ鉄道会社の財務報告における情報の肥大化は、利害調整機能を基盤としている点を看過してはならない。

19世紀のアメリカ鉄道会計を分析した結果、会計における委託・受託関係、利害調整会計の制度下を考察する基本的な視点がアメリカ鉄道会計の基軸となっていることが明白となった。しかし、現代会計理論の一般化を指向するためには、さらなる会計実務とくに時系列を意識した鉄道以外の産業等の検討が必要不可欠であると考えている。

¹³⁵⁾ 村田直樹「株式会社会計における財務報告の源流」前掲書、176頁。

參考資料一覽

I . 年次報告書

- The Illinois Central Railroad Company, 1852-1880.
- The Central Pacific Railroad Company, 1862-1880.
- The Union Pacific Railroad Company, 1864-1880.

II . 資料

- Annual reports of American majour companies, Reel 320. Illinois Central R.R. Co., 1852-97, New York : Pergamon Press.
- Annual reports of American majour companies, Reel 642 Union Pacific Railroad Co., 1870-1915, New York : Pergamon Press.
- Central Pacific Railroad Company : *Preamble and resolution submitted by Mr. Luttrell*, Washington : U.S.
- *Relations between the Central Pacific Railroad Company and the United States Government*, H. S. Crocker.
- *The Central Pacific Railroad Company in Equitable Account with the United States*, Roscoe Conkling and William D. Shipman.
- The Central Pacific Railroad Co. : *Its relations to the government, Oral argument of Creed Haymond*.

III . 書籍 · 學術論文

- Adams, H.C., *American Railway Accounting*, Holt and Company, 1918.
- Armstrong, J.H., *The Railroad—What It is, What It Does*, Simmons Boardman Publishing Corp, 1978.
- Benson, L., *Marchants, Farmers, & Railroads*, Harvard University Press, 1955.
- Berkman, P., *The History of the Atchison, Topeka and Santa Fe*, Bison, 1988.
- Bonbright, J.C., *Railroad Capitalization: A study of the principles of regulation of railroad securities*, University

- of Michigan Library,1920.
- Bowman,H.W., *Pioneer Railroads*, Fawcett Publications Inc,1954.
 - Bruchey,S., *Growth of the Modern American Economy*, Harper Collins,1975 (石井修, 米田巖訳『アメリカ経済史—人間と技術の役割—』日本経済評論社, 1980年) .
 - Chandler,A.D.Jr., *The Visible Hand: The Managerial Revolution in American Business*, Belknap Press,1977.
 - —————*The United States : Evolution of Enterprise*, The Cambridge Economic History of Europe,1978 (丸山恵也訳『アメリカ経営史』亜紀書房, 1986年).
 - Chastney,J.G., *True and Fair View*, New York,1975.
 - Debo.J and Galloway C.E. *The First Transcontinental Railroad, Central Pacific, Union Pacific*, Greenwood press.1983.
 - Edwards,C., *Railway Nationalization*, Second ed., London,1907.
 - Edwards,J.R.editor, *British Company Legislation and Company Accounts 1844-1976*, Arno Press,1980.
 - Flesher,D.L., and Previts,G.J., and Samson,W.D., “Early American corporate reporting and European capital markets: The case of the Illinois Central Railroad,1851-1861” *The Accounting Historians Journal*, Vol.33 no.1,2006,pp.3-24.
 - ————— “The virtue of economic development: Accounting and reporting for the Illinois Central Railroad, 1851-1861” *Business and Economic History, Williamsburg: Fall*, Vol.28 iss.1,1999,pp.181-193.
 - Gill,R.T., *Economic development : Past and present*, Prentice-Hall,1963 (安場保吉, 安場幸子訳『経済発展論』東洋経済新報社, 1965年) .
 - Hatfield,H.R., *Modern Accounting, Its Principles and Some of Its Problems*, Appleton and Company,1909(松尾憲橋訳『ハットフィールド近代会計学—原理とその問題—』雄

- 松堂書店，1971年）。
- Hilferdorn, R., *Das Finanzkapital*, Verlag der Wiener Volksbuchhandlung Ignaz Brand & Co., 1910 (岡崎次朗訳『金融資本論(上)』岩波書店，1982年)。
 - Johnson, A.M., and Supple, B.E., *Boston Capitalists and Western Railroads: A study in the Nineteenth-Century Railroad Investment Process*, Harvard University Press, 1967.
 - Littleton, A.C., *Accounting Evolution to 1900*, American Institute Publishing Co, 1933 (片野一郎訳『リトルトン会計発達史(増補版)』同文館出版，1978年)。
 - Michie, R.C., *The London and New York stock Exchanges, 1850-1914*, London: Boston; Allen & Unwin, 1987.
 - Previts, G.J., and Merino, B.D., *A history of accounting in America*, Wiley & Sons, 1979 (大野功一，岡村勝義，新谷典彦，中瀬忠和訳『アメリカ会計史：会計の文化的意義に関する史的解釈』同文館出版，1982年)。
 - Schmalenbach, E., *Dynamische Bilanz*, F.Meiner, 1948.
 - Smith, A., *An Inquiry into the Nature and Cause of the Wealth of Nations*, Clarendon Press, 1976.
 - Sobel, R. *The Big Board: A History of the New York Stock Market*, The free Press, 1965.
 - Stover, J.F., *Iron road to the West: American railroads in the 1850s*, Columbia University Press, 1978.
 - ————— *American railroads*, University of Chicago Press, 1997.
 - ————— *History of the Illinois Central Railroad*, Macmillan, 1957.
 - Wallace, G.P., *The Illinois central railroad and its colonization work*, Harvard University Press, 1934.
 - Yu Shih Chen, *The Structure of Accounting Theory*, Book on Demand, 1994.
 - 青木栄一，老川慶喜「軽便鉄道の普及」野田正穂，原田勝正
青木栄一，老川慶喜『日本の鉄道—成立と展開—』(鉄道史叢書 2)日本経済評論社，1986年，148-156頁。
 - 浅羽二郎『財務会計論』森山書店，1984年。

- ・ —————『財務報告論の基調』森山書店，1994年。
- ・ 足立浩『アメリカ管理原価会計史』晃洋書房，1996年。
- ・ 安部悦生・壽永欣三郎・山口一臣『アメリカ経営史』有斐閣，2002年。
- ・ 安藤英義「商法・会社法会計の展開」安藤英義，古賀智敏，田中健二編『企業会計と法制度 体系現代会計学』第5巻，中央経済社，2011年，3-50頁。
- ・ 飯野利夫『財務会計論〔三訂版〕』同文館出版，1993年。
- ・ 生田保夫『アメリカ国民経済の生成と鉄道建設』泉文堂，1975年。
- ・ 石川純治『揺れる現代会計 —ハイブリット構造とその矛盾—』日本評論社，2014年。
- ・ 伊原隆「會社固定資産償却規則に就いて」『原價計算』第2巻第9号，ダイヤモンド社，1942年，28-40頁。
- ・ 上田貞次郎「官業會計法一新の急務」『經濟時論』第1巻第1号，同文館出版，1917年，11-16頁。
- ・ 上田雅通『会計の連続—リトルトンとジンマーマンの所説を中心として』税務経理協会，1999年。
- ・ 太田哲三「公營企業の減價償却」『一橋論叢』第1巻第4号，1938年，11-23頁。
- ・ 大橋英五『独占企業と減価償却』（現代資本主義叢書 31）大月書店，1985年。
- ・ 岡部孝好『会計報告の理論—日本の会計の探求—』森山書店，1994年。
- ・ 小栗崇資「社会科学としての会計学の位相—田中会計理論の検討—」『東京経大会誌 250号』，2006年，81-102頁。
- ・ 小澤康人『アメリカ鉄道業の生成』ミネルヴァ書房，1991年。
- ・ 小澤康人，佐々木重人『近代アメリカ会計発達史—イギリス会計の影響力を中心に—』同文館出版，1993年。
- ・ 片岡豊『鉄道企業と証券市場』（近代日本の社会と交通 7）日本経済評論社，2006年。
- ・ 春日部光紀「アメリカ鉄道会社における複会計システム」『經濟學研究』，第59巻第1号，2009年，55-66頁。
- ・ ————— 「Atchison, Topeka and Santa Fe 鉄道会社の複会計システム」『經濟學研究』第61巻第1・2号，2011年，41-59頁。
- ・ 片野一郎『日本財務諸表制度の展開』同文館出版，1968年。

- ・ 金戸武『イギリス鉄道会計発達史』（阪南大学叢書 34）森山書店，1991年。
- ・ 梶田龍三「会計における二重の受託責任概念（目的）について」『大分大学経済論集』第65巻第2号，89-124頁，2013年。
- ・ 亀井孝文『公会計制度の改革〔第2版〕』中央経済社，2011年。
- ・ 神馬新七郎『減価償却の實務』ダイヤモンド社，1940年。
- ・ 加藤盛弘「アメリカ会計理論の変遷」宮上一男編著『近代会計学の発展Ⅰ』世界書院，1974年，1-21頁。
- ・ 木村和三郎『新版 減価償却論』森山書店，1965年。
- ・ 楠井敏朗「アメリカ資本主義と1857年恐慌（上）—アメリカ金融史の一断面—」『横浜経営研究』第15号，1994年，114-139頁。
- ・ —————「アメリカ資本主義と1857年恐慌（下）—アメリカ金融史の一断面—」『横浜経営研究』1995年，194-211頁。
- ・ 黒澤清『近代会計学〔改訂増補版〕』春秋社，1964年。
- ・ —————『会計学の基礎』千倉書房，1964年。
- ・ —————『財務諸表論〔増補改訂版〕』中央経済社，1985年。
- ・ —————「会計学の新しいパラダイムを求めて —現代会計学のパラダイム展開—」『企業会計』中央経済社，1981年，5-16頁。
- ・ 桑原正行『アメリカ会計理論発達史—資本主義理論と近代会計学の成立』中央経済社，2008年。
- ・ 近藤禎夫『鉄道原価計算制度史の研究—国鉄民営化までの軌跡—』大月書店，1992年。
- ・ 高栢真一『アメリカ鉄道管理会計生成史』同文館出版，1999年。
- ・ 斎藤静樹『資産再評価の研究』東京大学出版会，1984年。
- ・ 佐々木重人『近代イギリス鉄道会計史 ロンドン・ノースウェスタン鉄道会社を中心に』国元書房，2010年。
- ・ 佐藤雄能『鐵道會計』同文館出版，1917年。
- ・ 澤登千恵「19世紀英国鉄道会社の外部報告書—なぜ英国鉄道会社は複会計システムを採用したのか」『六甲台論集—経営学編—』第48巻第1号，2001年，115-131頁。

- ・ ————— 「19世紀英国鉄道会社における複会計制度の確立—L&B 鉄道会社の会計報告書を中心に—」『高松大学紀要』第38号，2002年，1-34頁。
- ・ 醍醐聰『公企業会計の研究』国元書房，1981年。
- ・ 高寺貞男『明治減価償却史の研究』未来社，1974年。
- ・ 高寺貞男・醍醐聰『大企業会計史の研究』同文館出版，1979年，239-256頁。
- ・ 高橋亀吉『株式會社亡國論』萬里閣書房，1930年。
- ・ 廣松渉『世界の共同主観的存在構造』講談社学術文庫，1991年。
- ・ 千葉準一『英国近代会計制度—その展開過程の探究—』，中央経済社，1991年。
- ・ 辻厚生『改訂増補 管理会計発達史論』有斐閣，1988年。
- ・ 津守常弘『会計基準形成の論理』森山書店，2002年。
- ・ 東山栄次「イギリス複会計制のもとでの財務諸表について」『會計』第133巻第3号，森山書店，1988年，35-59頁。
- ・ 友岡賛『歴史にふれる会計学』有斐閣アルマ，1996年。
- ・ 中村忠「半発生主義考」『企業会計』第45巻第8号，中央経済社，1993年，17-21頁。
- ・ 中村萬次『英米鉄道会計史研究』同文館出版，1991年。
- ・ —————『米国鉄道会計史研究』同文館出版，1994年。
- ・ —————『恐慌と会計—鉄道会計史の視座』晃洋書房，1997年。
- ・ —————『会計史断章』萌書房，2005年。
- ・ ————— 「イリノイ・セントラル鉄道の会計，1852-1864」『熊本学園商学論集』第4巻第4号，1998年，1-50頁。
- ・ 花田七五三『官廳會計』(會計學全集第廿卷)東洋出版社，1934年。
- ・ 馬場克三『減価償却論〔改訂増補版〕』千倉書房，1957年。
- ・ ————— 「減価償却論と私」『會計』第124巻第6号，森山書店，1983年，111-119頁。
- ・ 濱田弘作『アメリカ会計発達史』白桃書房，1986年。
- ・ 平野浩正『方法としての進化—ゲネシス進化経済学』シュプレinger・フェアラーク東京，2000年。

- ・ 松永健二 「公有地供与法とイリノイ・セントラル鉄道会社の建設資金調達メカニズム：アメリカ鉄道建設における公有地供与と資金調達(1)」『経済論叢』第118巻第1,2号,1976年,88-108頁。
- ・ ————— 「19世紀中葉イリノイにおける鉄道建設と公有地処分過程」『海南経済学』第6号,1978年,23-68頁。
- ・ 村田英治 「リトルトンの簿記・会計史観と現代会計」森田哲彌編著『簿記と企業会計の新展開』中央経済社,2000年。
- ・ ————— 「受託責任会計と投資意思決定会計」『福島大学経済学会商学論集』2011年,第79巻第4号,1-17頁。
- ・ 村田直樹 『近代イギリス会計史研究—運河・鉄道会計史—』晃洋書房,1995年。
- ・ ————— 『鉄道会計発達史論』日本経済評論社,2001年。
- ・ ————— 『企業会計の基礎理論』同文館出版,2009年。
- ・ ————— 「過大資本化の会計」『調査と研究』長崎県立大学国際文化経済研究所,第27巻第1号,1996年,75-86頁。
- ・ ————— 「会計史研究の視座」村田直樹・春日部光紀編著『企業会計の歴史的諸相—近代会計の萌芽から現代会計へ—』創成社,2005年,1-14頁。
- ・ ————— 「株式会社会計における財務報告の源流」千葉準一,中野常男編『体系現代会計学—会計と会計学の歴史』第8巻,中央経済社,2013年,151-182頁。