

松 山 大 学 論 集  
第 33 卷 第 5 号 抜 刷  
2 0 2 1 年 12 月 発 行

## 株式会社における会計報告の形成

—— London and Birmingham 鉄道による会計報告の変遷 ——

溝 上 達 也

# 株式会社における会計報告の形成

—— London and Birmingham 鉄道による会計報告の変遷 ——

溝 上 達 也

## 1. 問 題 の 所 在

19 世紀初頭の英国において、鉄道網の整備が急速に進められた。莫大な建設費用を必要とする鉄道会社は、それを捻出するために、広く投資家に対して出資を求めることになった。他の産業に先駆けて株式会社の形態を採用した鉄道会社においては、投資家に出資を促すために詳細な財務情報を提供する必要があり、そのため会計システムの整備が進むことになった。

英国の鉄道会社における会計実務は、後に 1868 年の鉄道規制法によって制度化されることになり、その財務報告体系は複会計制度と呼ばれる。英国における複会計制度の成立は、企業会計の制度史において重要な業績の一つとして評価される<sup>1)</sup>。

複会計制度は、現代の貸借対照表に掲載される項目が、純資産・固定負債・固定資産を収容する計算書と、流動資産・流動負債を収容する計算書とに分けて報告されるという特徴を有する。英国の鉄道会社において、このような特徴を持つ会計報告が初めて行われたのは、London and Birmingham 鉄道の財務諸表であると言われている<sup>2)</sup>。

そこで、本研究では、株式会社における会計報告の原点とも言える London and Birmingham 鉄道による財務諸表が、どのように形成され、発展していったかについて見ていくことにする。

London and Birmingham 鉄道は、1833 年に議会の認可を受け、1838 年に全面

開通した初期の英国を代表する鉄道である。London and Birmingham 鉄道は、設立以降、1846年に Grand Junction 鉄道と Manchester and Birmingham 鉄道との合併により London North Western 鉄道として新たなスタートを切るまでの間、会計報告に関して試行錯誤を重ねている。その間に公表された財務諸表は膨大な量になるため、その詳細な検討については次稿に譲ることとし、本稿では、2つの大きな鉄道ブームを中心とする19世紀前半の鉄道網の整備、並びにその中での London and Birmingham 鉄道の位置付けについて明らかにするとともに、London and Birmingham 鉄道における会計報告の形成と発展について概観することにする。

## 2. 19世紀前半の英国における鉄道建設ブーム

わが国において、さまざまな観点から英国鉄道史に関する研究が進められており、湯沢（1988）、金戸（1991）、中村（1991）、村田（1995）などの豊富な先行研究がある。とりわけ、湯沢（1988）の研究は、英国の鉄道の歴史について多角的に分析したものとして非常に優れたものである。本節並びに次節において、これらの先行研究を参照しながら、19世紀前半の英国における鉄道建設について概観するとともに、その中での London and Birmingham 鉄道の位置付けについて検討することにする。

1820年代半ばの英国においては、多数の鉄道会社が計画され、その中に主要都市を結ぶ基幹路線計画のほとんどが網羅されていた<sup>3)</sup>。1828年に認可を受けた Bristol and Gloucestershire 鉄道、1830年に認可を受けた Leeds and Selby 鉄道、Leicester and Swannington などがこの時期の主要な鉄道である。中でも、1830年9月15日に開通した Liverpool and Manchester 鉄道は、近代鉄道史の出発点をなすものであると言われる<sup>4)</sup>。当時の鉄道は、運河や鉱山の附属施設として用いられることが多かったが、Liverpool and Manchester 鉄道は、蒸気機関車を全線にわたって導入し、独自の経営主体を形成したことに意義を見出すことができる<sup>5)</sup>。

Liverpool and Manchester 鉄道の成功は、全国各地で鉄道の計画及びその推進を促すことになり、1830 年代後半と 1840 年代後半に 2 つの大きな鉄道投資のピークを迎えることになる。通常、前者は第一次鉄道ブーム、後者は第二次鉄道ブームと呼ばれる。

第一次鉄道ブームの開始年である 1836 年には、1,000 マイル以上の鉄道建設が計画された。1836 年に議会の認可を獲得した鉄道の中には、Eastern Counties 鉄道、Midland Counties 鉄道、Birmingham and Gloucester 鉄道、Bristol and Exeter 鉄道、Great North of England 鉄道などがあり、これらは各州都や重要な諸都市を相互に結びつけるものであった。これらは、のちの鉄道の整理、統合の過程で基幹鉄道会社の重要な構成要素となっていくものである<sup>6)</sup>。

1837 年には、各地で鉄道建設が進められ、過去最長の 137 マイルの鉄道が開通した。しかし、年度の途中から景気が後退局面に突入し、新たな鉄道計画に対する熱は急速に収まっていくことになった。以降、1843 年までの長い不況過程の間、新規計画には特に重要性の高い路線はなかった。一方で、第一次ブーム期に認可を受けた鉄道の建設は継続的に行われており、1840 年には 528 マイルの鉄道が開通した<sup>7)</sup>。

再び景気が浮揚した 1844 年以降、英国鉄道史上最大のブームが訪れることになった。第二次鉄道ブームにあたる 1845～1847 年の 3 年間には、8,652 マイルの鉄道が認可された。この時期の鉄道建設は、既存鉄道会社の支配領域拡大のための激しい競争が軸になっていた。

第二次鉄道ブームが終焉すると、全国的規模にわたって主要鉄道会社の整理・統合が進むことになった。すでに主要都市を結ぶ鉄道建設は完了していたため、鉄道会社の競争は拡張政策から会社間の相互乗り入れ、運賃協定などのきめの細かい経営政策として展開することになる<sup>8)</sup>。

本節では、2 つの大きな鉄道ブームを中心とする 19 世紀前半の英国における鉄道網の整備について概観した。次節では、London and Birmingham 鉄道の概要と 19 世紀前半の英国鉄道建設における位置付けについて明らかにする。

### 3. London and Birmingham 鉄道の概要

英国の主要都市である London と Birmingham とを結ぶ鉄道の計画は 1825 年以来提案されてきたが、金融危機の影響でなかなか実現に至らなかった。1831 年、スティーブンスン父子によって鉄道計画の決定版が作成され、この計画では全長 112 マイル、資本金 125 万ポンドが見積もられた。しかし、地主の強い反対のためにこの計画は議会を通過するまでには至らなかった。1833 年、当初予想していた額の 3 倍にあたる 75 万ポンドの和解費用を地主に支払うことにより、ようやく議会の認可を得ることになった<sup>9)</sup>

英国の主要都市である London と Birmingham を結ぶ鉄道は、それが基幹路線としての役割を果たすことが期待されることもあり、London の商人を中心にその建設が熱望された。彼らは、この鉄道の延長上に North Midland 鉄道や Birmingham and Derby Junction 鉄道を通じて北方へ至ることを考えていた。

1833 年に London and Birmingham 鉄道と Grand Junction 鉄道が同時に認可されたが、これで London と北西部を結ぶ最重要ルートが設定されることになった。さらに、1834 年に London and Southampton 鉄道、1835 年に Great Western 鉄道が認可を得るに至り、London から各主要都市へ放射状に鉄道ルートが確定することになった<sup>10)</sup>

前節でも言及したように、London and Birmingham 鉄道が議会の認可を受けた 1830 年代半ば以降、好景気の影響もあり、多くの鉄道建設が計画された。基幹路線の整備が急速に進み、鉄道建設に多額の資金が投じられた。その後、景気後退により、いったん鉄道建設は下火になったが、1840 年代半ばには、既存路線の支配領域拡大のための競争により、さらに大きな鉄道建設のブームが起ることになった<sup>11)</sup>

London and Birmingham 鉄道は、認可が下りるまで時間を要したこともあり、議会費用だけで 7 万 3 千ポンドを費やすなど、計画段階で多額の費用がかかることになった。また、建設過程においても工事が難航したことにより、当時の

英国の諸鉄道と比べて多額の資金が費やされた<sup>12)</sup>。これらの資金を提供した株主の地域分布を見ると、Liverpool が全体の約 40% を占めており最も多くなっている。次に Manchester が約 20% で続き、London は約 7%、Birmingham は約 3.5% に過ぎなかった。これは、Liverpool and Manchester 鉄道の成功により、Liverpool と Manchester には多くの富裕層が存在しており、鉄道が魅力的な投資対象の 1 つとして捉えられていたことによる。このように London and Birmingham 鉄道の株主には、鉄道の建設に直接関与する者だけでなく、遊休貨幣を投じた投資家があり、後者の割合の方が大きくなっていった。前者の投資家は資本の永久的価値に関心を持つのに対し、後者は現在の配当額に興味を持っており、このような株主の分化が鉄道会社の財務政策に影響を与えることとなった。すなわち、魅力ある配当を求める投資家の要求に応え、投資を促す一方で、長期の安定的な株主に配慮し、資本から配当が支払われていないことを明確に示す必要があった。そのため、資本取引と損益取引を明確に区別する会計システムが発展することになった<sup>13)</sup>。

1838 年 9 月に全面開通した London and Birmingham 鉄道は、高い建設費にもかかわらず、極めて良好な経営内容を示していた。London と Birmingham という重要都市を結びつけているため、立地条件に恵まれ、総収入のうち 68% を占める乗客輸送を軸に高い収入を上げていた。また、年配当率も 10% という極めて高い水準にあった<sup>14)</sup>。

London and Birmingham 鉄道は、1846 年に Grand Junction 鉄道と Manchester and Birmingham 鉄道との合併により、London North Western 鉄道として新たなスタートを切ることになった。London North Western 鉄道は、英国の重要都市である London、Birmingham、Manchester、Liverpool を結ぶ英国最大の鉄道となり、安定した経営基盤を確立することになった。

次節以降において、London and Birmingham 鉄道において、初めて行われた 1832 年 10 月 31 日付の会計報告から、合併によって会社が消滅する直前の 1845 年 12 月 31 日付までの会計報告について、その概要を見ていくことにする。

#### 4. London and Birmingham 鉄道における鉄道建設期の会計報告

本節では、London and Birmingham 鉄道における会社設立から鉄道の全面開通まで、すなわち 1838 年上半期までの会計報告の変遷を概観する。

London and Birmingham 鉄道において、初めての会計報告は、1832 年 10 月 31 日付で行われた。London and Birmingham Railway Company という表題の報告書に、1832 年 10 月 31 日までの収入と支出が掲載されている。借方には、収入として株式による資金調達額と利息の受取額が示されている。貸方には支出の金額が示されており、支出の明細は General Abstract of the Expenses of the London and Birmingham Railway Company という表題の計算書によって明らかにされている。明細書の冒頭には、1830 年 9 月 11 日以前の支出の合計額が示されている。続いて、1830 年 9 月 11 日から 1832 年 10 月 31 日までの支出として、印刷・広告費、技術費、調査費、交通費、弁護士費用、議会費用等が計上されている。

これ以降 1836 年まで、少しずつ形式は異なるものの、収支の状況を示す計算書とその明細書による会計報告が行われている。1833 年 9 月 19 日付の報告は、1832 年 10 月 31 日付の報告と同様に、収支の状況を示す London and Birmingham Railway Company という表題の計算書と、General Abstract of the Expenses of the London and Birmingham Railway Company という表題の支出の明細書によって構成されている。

1834 年以降、毎年 6 月 30 日と 12 月 31 日に定期的に会計報告が行われている。1834 年 6 月 30 日付の報告においては、これまでと同様に収支の状況を明らかにする計算書が公表されているが、名称は General Account of the Receipts and Expenditure に変更されている。借方には、株式による資金調達の金額と利息の受取額が計上されており、株式による資金調達額については、Abstract of Sums received for Calls という明細書が付されている。London and Birmingham 鉄道は、1833 年 5 月 6 日に議会の認可を得て個別法を獲得しているが、貸方

の支出額は、個別法獲得以前の支出とそれ以降の支出に分けてその総額が表示されている。個別法獲得後の支出については、Abstract of Expenditure since the Act was obtained という表題の明細書が付されている。明細書には、土地及び設備、運搬費、技術費、法務費、広告及び印刷費、監督費、退職金、事務所費及び秘書給料、雑費について、1833年12月31日までと1834年1月1日以降とに分けて支出額が示されている。

1834年12月31日付の会計報告も、General Account of the Receipts and Expenditure という表題の報告書によって収支の状況が示された上で、その明細が開示されている。借方の収入項目として、資金の調達額、利息の受取額、その他の収入が計上されており、株式による資金調達額については、Abstract of Sums received for Calls、その他の収入については Abstract of miscellaneous Receipt という表題の明細書が付されている。貸方の支出額は、個別法獲得以前の支出とそれ以降の支出に分けてその総額が表示されており、個別法獲得後の支出については、Abstract of Expenditure since the Act was obtained という表題の明細書が付されている。1835年6月30日付並びに1835年12月31日付の会計報告は、これと同じ様式によって行われている。

1836年6月30日付の会計報告からは、収支の状況を示す計算書の名称が General Account of the Receipts and Disbursement に変更されており、これと支出の明細を示す Statement of Expenditure による報告が行われている。1836年12月31日付の報告書では、これに加えて Estimate of the cost of the Railway to the Time of Completion, compared with the Parliamentary Estimate という表題の報告書が開示されている。鉄道の建築費用に関して、当初の見積もりと現在の見積もりとを比較し、どれだけ見積額が増えているかについて、費用項目ごとに示されている。

1837年6月30日付の会計報告から形式が大きく変更されている。収支の状況を示す General Account of the Receipts and Disbursement に加えて、Capital Stock, Income, Cash の3つの計算書が開示されている。General Account of the



Receipts and Disbursement は、これまでと同じように報告式の計算書になっているが、それ以外の3つの計算書は勘定式になっている。Capital Stock には、借方に株式発行による資金調達額並びに借入額、貸方に資本的支出の金額が計上されている。差額として、現金残高が計算され、この金額が後述する Cash の借方に振り替えられている。Income は、収益と費用を示す報告書であるが、この時点で鉄道は開通していないため、収益としては受取利息が、費用としては支払利息が計上され、残高が Cash に振り替えられている。Cash の借方には、Capital Stock から振り替えられた金額と Income から振り替えられた金額が示されており、この合計額が General Account of the Receipts and Disbursement において計算される残高と一致する。貸方には地区別の銀行残高が示されている。これらの計算書に加えて、Estimate of Funds required to complete the Railway という表題の報告書が開示されており、土地及び設備、線路及び駅、機関車及び貨車、一般管理費に分けて、鉄道完成までに要する資金の見積額が示されている。

1837年12月31日付の会計報告では、前期の会計報告における Capital Stock が Capital と Stock に分割されており、General Account of the Receipts and Disbursement, Capital, Stock, Income の4つの計算書による報告が行われている。Capital には、借方に調達する予定の資金の金額、貸方に株式払込金額と通行料を担保とした借入額が表示されている。Stock には、借方に Capital の貸方に示された項目が、貸方には土地、設備、駅舎、車両、機関車、建設費等の資本的支出と一般管理費が表示され、借方と貸方の差額は将来の支出に充当できる金額として示されている。Income は利益計算を行う計算書であり、借方に収益が、貸方に費用が計上される。なお、1837年7月の鉄道の一部開通を受けて、収益に通行料収入が計上されている。

1838年6月30日付の会計報告は、General Account of the Receipts and Disbursement, Capital Account, Stock Account, Reserved Fund (for Depreciation of Stock), Income Account, Cash Balance の6つの報告書によって構成されて

いる。この期の会計報告より、全ての報告書が勘定式によるものになっている。

**General Account of the Receipts and Disbursement** は、収支の状況を示す計算書である。借方には収入が計上され、株式払込額、社債借入金、土地及び器具の売却収入、違約金収入、受取利息、運賃収入等の金額が示されている。貸方には支出が計上され、法人格取得のための支出、土地及び設備、運搬費、線路及び駅の建設費、機関車及び給炭車、貨車、技術費、法務費、広告及び印刷費、監督費、事務所費及び秘書給料、旅費、支払利息等の金額が示されている。

**Capital Account** は、資金調達について、予定額と実際の調達額を示す計算書である。1837年12月31日付の会計報告において公表されていた **Capital** とは、貸借が反対になっており、株式及び借入金について、借方に実際の払込額が、貸方に予定額が示されている。

**Stock Account** は、調達した資本がどのように維持されているのかについて明らかにする計算書である。借方に、土地及び構築物、駅及び路線の建設、蒸気機関車、貨車等の有形固定資産と法人格取得のための費用並びに法務費等が示されている。貸方には、株式に対する払込金、社債や借入金等の固定負債が示されている。

**Reserve Fund (for Depreciation of stock)** は、減価償却準備金について報告する計算書である。当時多くの鉄道は、減価償却準備金を設定し、配当前の利益から控除するか、配当後の剰余金処分として、剰余金の留保を行う方法が採られていた<sup>15)</sup> **London and Birmingham** 鉄道では、後述する **Income Account** において費用として減価償却費が計上されている。

**Reserve Fund (for Depreciation of stock)** には、**Income Account** に計上された車両減価償却費及び1838年6月30日時点の残高が貸方に計上され、当期末の残高は **Cash Balance** に振り替えられている。

**Income Account** は、損益計算を行うための計算書であり、借方に費用、貸方に収益が示されている。借方の冒頭には路線の維持費が示され、続いて、部門ごとの費用の金額が計上されている。機関車部門として石炭、修繕費、給料、賃金、油、雑費等の合計額が、客車及び貨車部門として、給料、保安員賃金、修繕費等の合計額が計上されている。続いて、マイル税の金額が示され、一般管理費として広告費、印刷

(図表1) 建設期における London and Birmingham の財務報告

| 日付          | 公表された財務表の表題   |
|-------------|---|
| 1832年10月31日 | London and Birmingham Railway Company<br>General Abstract of the Expenses of the London and Birmingham Railway Company  |
| 1833年9月19日  | 同上  |
| 1834年6月30日  | General Account of the Receipts and Expenditure<br>Abstract of Sums received for Calls<br>Abstract of Expenditure since the Act was obtained  |
| 1834年12月31日 | General Account of the Receipts and Expenditure<br>Abstract of Sums received for Calls<br>Abstract of miscellaneous Receipt<br>Abstract of Expenditure since the Act was obtained       |
| 1835年6月30日  | 同上  |
| 1835年12月31日 | 同上  |
| 1836年6月30日  | General Account of the Receipts and Disbursement<br>Statement of Expenditure  |
| 1836年12月31日 | General Account of the Receipts and Disbursement<br>Statement of Expenditure<br>Estimate of the cost of the Railway to the Time of Completion, compared with the Parliamentary Estimate |
| 1837年6月30日  | General Account of the Receipts and Disbursement<br>Capital Stock<br>Income<br>Cash<br>Estimate of Funds required to complete the Railway   |
| 1837年12月31日 | General Account of the Receipts and Disbursement<br>Capital<br>Stock<br>Income  |
| 1838年6月30日  | General Account of the Receipts and Disbursement<br>Capital Account<br>Stock Account<br>Reserved Fund (for Depreciation of Stock)<br>Income Account<br>Cash Balance                     |

費、管理費、書記費用、雑費等の合計額が示された上で、小計が計算されている。続いて減価償却費、借入金利息が計上されている。貸方には、輸送仲介費を控除された運賃その他の収入と利息の受取額が計上されている。収益から費用を差し引いた残高は Cash Balance に振り替えられる。Cash Balance は、各勘定の残高を集約して、現金の残高と対応させるための計算書である。貸方に Stock Account, Reserve Fund (for Depreciation of stock), Income Account の残高が振り替えられ、借方には、General Account of the Receipts and Disbursement から現金残高が振り替えられている。また、Income Account の収益から控除さ

れた乗合馬車使用料について未払金が存在しており、これが貸方に計上されている。現金残高から未払金を差し引いた残高が、各勘定の残高の合計と一致している。

本節では、London and Birmingham 鉄道における会社設立から鉄道の全面開通まで、すなわち 1838 年上半期までの会計報告の変遷を概観した。この間に公表された財務表の表題を一覧にすると図表 1 の通りとなる。

## 5. London and Birmingham 鉄道における鉄道完成後の会計報告

本節では、London and Birmingham 鉄道における鉄道の全面開通から合併による会社消滅まで、すなわち 1838 年下半期から 1845 年下半期までの会計報告の変遷を概観する。

1838 年 12 月 31 日付の会計報告は、General Account of the Receipts and Disbursement of cash, Capital Account, Revenue Account, Reserved Fund, for Depreciation of Stock, Balance の 5 つの報告書によって構成されている。General Account of the Receipts and Disbursement は、収支の状況を示す計算書である。借方には収入が計上され、Capital Account と Revenue Account に示された収入の合計額がそれぞれ示されている。貸方には支出が計上され、Capital Account と Revenue Account に示された支出の合計額がそれぞれ掲記されるとともに、現金の残高が示されている。Capital Account では、貸方に株式に対する払込金と社債借入金、手形借入金等の固定負債が示されている。借方には、資本金および固定負債によって調達した資金の運用として、土地および構築物、蒸気機関車、貨車等の有形固定資産、法人格取得のための費用および法務費などが示されている。Capital Account の貸方残高は、後述する Balance の借方に振り替えられている。Revenue Account では、借方の冒頭に路線の維持費が示され、次に機関車部門の諸費用が機関車勘定として、石炭、修繕費、給料、賃金などが示されている。貨車勘定では、車両部門の給料、保安員賃金、修繕費等が表示されている。以下、広告費、印刷費、管理費等の一般管理費、さらに車両減

償却費、借入金利息が掲記されている。貸方には、運賃その他の収入から輸入仲介料が控除され、受取利息が加算され、最後に前期繰越高が示されている。Revenue Account の借方残高は、Balance の貸方に振り替えられている。Reserved Fund, for Depreciation of Stock では、Revenue Account の貸方に計上されている車両減価償却費の明細が示されている。Balance には、借方に General Account of the Receipts and Disbursement of cash と Capital Account の残高が、貸方に Revenue Account, Reserve Fund (for Depreciation of stock), の残高が振り替えられている。さらに、借方にはその他の流動資産の金額が、貸方にはその他の流動負債の金額が計上されている。

1839年6月30日付の会計報告は、1838年12月31日付の会計報告と同様に General Account of the Receipts and Disbursement of cash, Capital Account, Revenue Account, Reserved Fund, for Depreciation of Stock, Balance の5つの報告書によって構成されている。1838年12月31日付の会計報告と異なる点として、Capital Account の金額欄が、1838年までの金額、1839年1月1日から6月30日までの金額、合計額によって構成されていることが挙げられる。運河会社と異なり、完成後も Capital Account を締め切らないことを明示した構成となっている<sup>16)</sup>

1839年12月31日付の会計報告は、Statement of the Capital, General Account of the Cash Receipts and Disbursement, Statement of Stock Account, Statement of Revenue Account, Balances の5つの報告書によって構成されている。1838年12月31日付の会計報告以降、一本化されていた Capital Account と Stock Account が再び別の計算書として示されている。Statement of the Capital は、貸方に授權資本の金額と内訳が、借方には株式並びに社債による資本調達の詳細が示されている。Statement of Stock Account は、調達した資本がどのように維持されているのかについて明らかにする計算書である。借方に、土地及び構築物、駅及び路線の建設、蒸気機関車、貨車等の有形固定資産と法人格取得のための費用並びに法務費等が示されている。貸方には、株式に対する払込金、社

債や借入金等の固定負債が示されている。

1840年6月30日付から1841年6月30日付までの会計報告は、1839年12月31日付の会計報告と同様の構成になっている。1840年6月30日付の会計報告では、Statement of Stock Account が Statement of Stock or Capital Account に、Balances が Balance Sheet に、それぞれ名称が変更されている。1840年12月31日付の会計報告では、Statement of the Capital が Statement shewing the Capital of the London and Birmingham Railway Company under the Powers of their several Acts, and how raised に名称が変更されている。1841年6月30日付の会計報告では、Statement of Revenue Account の明細書が Details of the Charges referred to in the foregoing Statement という表題で示されている。この計算書では、Statement of Revenue Account において、総額で示されている Maintenance of Way and Stations, Locomotive Power, Coaching Charges の各部門の費用の明細が表示されている。

1841年12月31日付の会計報告は、General Account of the Cash Receipts and Disbursement, Statement of the Capital Account, Statement of Revenue Account, Balance Sheet, Details of the Charges referred to in the Revenue Statement の5つの報告書によって構成されている。Capital Account と Stock Account に関する報告が Statement of the Capital Account に一元化されるとともに、Statement of Revenue Account の明細書の表題が Details of the Charges referred to in the Revenue Statement に変更されている。

1842年6月30日付の会計報告は、General Account of the Cash Receipts and Disbursement, Statement of the Capital Account, Statement of Profit and Loss Account, Statement of Revenue Account, Balance Sheet の5つの報告書によって構成されている。Statement of Profit and Loss Account には、自社株式の売却によって実現した利益が示されている。Statement of Revenue Account の明細書は独立した1つの計算書としては示されずに、費用の明細は、Statement of Revenue Account 本体に含めて表示されている。

1842年12月31日付から1845年6月30日付までの会計報告は、General Account of the Cash Receipts and Disbursement, Statement of the Capital Account, Statement of Revenue Account, Balance Sheet の4つの報告書が軸になっている。1843年6月30日付の会計報告では、これに加えて Statement referred to in the Report shewing the amount of Capital which the company have Power to create under their several Acts, and Portion thereof which has been raised という表題の計算書が付されている。この計算書には、新たに認められた株式の発行について、貸方にその授權資本の金額が、借方には実際に発行されて資金調達が行われた金額が示されている。

1846年に Grand Junction 鉄道と Manchester and Birmingham 鉄道と合併した London and Birmingham 鉄道にとって、1845年12月31日付の会計報告は、London and Birmingham 鉄道としての最後の会計報告となった。その報告は、Statement of the London and Birmingham Company's Capital Account と Statement of the London and Birmingham Company's Revenue Account によって構成されている。その上で、Appendix として、Statement of the Amalgamated Company's Capital Account, Statement of the Amalgamated Company's Revenue Account, General Balance Sheet of the Amalgamated Company が示され、合併後の情報が提供されている。

本節では、London and Birmingham 鉄道における鉄道の全面開通から合併による会社の消滅まで、すなわち 1838 年下半期から 1845 年下半期までの会計報告の変遷を概観した。この間に公表された財務表の表題を一覧にすると図表 2 の通りとなる。



(図表 2) 鉄道開通後における London and Birmingham の財務報告

| 日付          | 公表された財務表の表題  |
|-------------|--|
| 1838年12月31日 | General Account of the Receipts and Disbursement of cash   |
|             | Capital Account  |
|             | Revenue Account  |
|             | Reserved Fund, for Depreciation of Stock   |
|             | Balance  |
| 1839年6月30日  | 同上   |
| 1839年12月31日 | Statement of the Capital   |
|             | General Account of the Cash Receipts and Disbursement  |
|             | Statement of Stock Account   |
|             | Statement of Revenue Account   |
|             | Balances   |
| 1840年6月30日  | Statement of the Capital   |
|             | General Account of the Cash Receipts and Disbursement  |
|             | Statement of Stock or Capital Account  |
|             | Statement of Revenue Account   |
|             | Balance Sheet  |
| 1840年12月31日 | Statement shewing the Capital of the London and Birmingham Railway Company under the Powers of their several Acts, and how raised  |
|             | General Account of the Cash Receipts and Disbursement  |
|             | Statement of Stock or Capital Account  |
|             | Statement of Revenue Account   |
|             | Balance Sheet  |
| 1841年6月30日  | Statement shewing the Capital of the London and Birmingham Railway Company under the Powers of their several Acts, and how raised  |
|             | General Account of the Cash Receipts and Disbursement  |
|             | Statement of Stock or Capital Account  |
|             | Statement of Revenue Account   |
|             | Details of the Charges referred to in the foregoing Statement  |
| 1841年12月31日 | Balance Sheet  |
|             | General Account of the Cash Receipts and Disbursement  |
|             | Statement of the Capital Account   |
|             | Statement of Revenue Account   |
|             | Balance Sheet  |
| 1842年6月30日  | Details of the Charges referred to in the Revenue Statement  |
|             | General Account of the Cash Receipts and Disbursement  |
|             | Statement of the Capital Account   |
|             | Statement of Profit and Loss Account   |
|             | Statement of Revenue Account   |
| 1842年12月31日 | Balance Sheet  |
|             | General Account of the Cash Receipts and Disbursement  |
|             | Statement of the Capital Account   |
|             | Statement of Revenue Account   |
|             | Balance Sheet  |
| 1843年6月30日  | General Account of the Cash Receipts and Disbursement  |
|             | Statement of the Capital Account   |
|             | Statement of Revenue Account   |
|             | Balance Sheet  |
|             | Statement referred to in the Report shewing the amount of Capital which the company have Power to create under their several Acts, and Portion thereof which has been raised |
| 1843年12月31日 | 同上   |
| 1844年6月30日  | General Account of the Cash Receipts and Disbursement  |
|             | Statement of the Capital Account   |
|             | Statement of Revenue Account   |
|             | Balance Sheet  |
|             | Statement referred to in the Report shewing the amount of Capital which the company have Power to create under their several Acts, and Portion thereof which has been raised |
| 1845年6月30日  | Statement of the London and Birmingham Company's Capital Account   |
|             | Statement of the London and Birmingham Company's Revenue Account   |
|             | Statement of the Amalgamated Company's Capital Account   |
|             | General Balance Sheet of the Amalgamated Company   |



## 6. 結 語

会計システムの発展において、英国の鉄道ブームが果たした役割は大きい。鉄道会社は、多額の資本を必要とするため、それらの調達のために、投資家に対して財務情報を詳細に説明する必要があった。また、建設段階で多額の設備投資が必要となり、それを開通後に回収することになるため、減価償却の実務が発展するなど、鉄道会社固有の事情が会計システムの発展に寄与することとなった。

本稿では、19世紀前半の鉄道ブームについて、その内容を把握するとともに、その中での London and Birmingham 鉄道の位置付けについて明らかにした。その上で、London and Birmingham 鉄道による会計報告の変遷について概観した。London and Birmingham 鉄道では、投資家からの要求に応え、出資を募るために、会計報告において試行錯誤が重ねられたことを確認することができた。紙幅の都合により、本稿では報告書について詳細な検討はできていない。London and Birmingham 鉄道による財務諸表の詳細については次の課題としたい。

本稿は、2019年度松山大学特別研究助成の成果である。

## 参 考 文 献

- Edwards, J. R. (1985) The origins and evolution of the double account system : An example of accounting innovation, *ABACUS*, Vol. 21, No. 1.
- (1989) *A History of Financial Accounting*, Routledge.
- Evans, G. H. (1936) *British Corporation Finance 1775-1800 : A study of preference shares*, Johns Hopkins Press.
- Hadfield, C. (1974) *British Canals : An illustrated history*, Phoenix House.
- Jackman, W. T. (1966) *The Development of Transportation in Modern England*, Frank Cass.
- McCartney, S. and T. Arnold. (2006) The transition to finance capitalism and its implications for financial reporting : evidence from the English canal companies, Working Paper 06/03, University

- of Essex.
- Steel, W. L. (1914) *The History of The London and North Western Railway, Railway and Travel Monthly*.
- Ward, J. R. (1974) *The Finance of Canal Building in Eighteenth-Century England*, Oxford University Press.
- 金戸 武 (1991) 『イギリス鉄道会計発達史』 森山書店.
- 黒澤 清 (1957) 「近代会計学と複会計制」『税経通信』第12巻第10号, pp. 9-16.
- 佐々木重人 (1988) 「19世紀イギリスの鉄道会社会計実務－ロンドン・バーミンガム鉄道会社の固定資産会計実務と配当支払政策との葛藤 1833年～1846年－」『会計史学会年報』第17号, pp. 1-11.
- (2001a) 「19世紀イギリスの鉄道会社における固定資産概念及び利益概念の生成過程(1)」『會計』第160巻第3号, pp. 418-427.
- (2001b) 「19世紀イギリスの鉄道会社における固定資産概念及び利益概念の生成過程(2完)」『會計』第160巻第4号, pp. 101-113.
- 澤登千恵 (2001) 「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－(神戸大学)』第48巻第1号, pp. 115-131.
- (2002) 「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, pp. 1-34.
- 醍醐 聰 (1981) 『公企業会計の研究』 国元書房.
- 千葉準一 (1991) 『英国近代会計制度－その展開過程の探究』 中央経済社.
- 東山栄次 (1988) 「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, pp. 35-59.
- 中村萬次 (1981) 「イギリスにおける運河会社の財務と会計 1759-1815」『熊本商大論集』第28巻第2号, pp. 1-39.
- (1991) 『英米鉄道会計史研究』 同文館出版.
- 西川義朗 (1978) 『改訂 公企業会計』 国元書房.
- 新田忠誓 (1995) 『動的貸借対照表論の原理と展開』 白桃書房.
- 溝上達也 (2002) 「英国資金会計の本質」『松山大学論集』第14巻第4号, pp. 271-288.
- (2007) 「英国運河会社における資本勘定」『松山大学論集』第19巻第6号, pp. 47-64.
- (2009) 「資金計算書の淵源－Kennet & Avon 運河による 1812 年から 1817 年までの会計報告－」『松山大学論集』第21巻第2号, pp. 117-136.
- (2020) 「英国運河会社における資金会計の萌芽－Kennet & Avon 運河による会計報告の検討－」『會計』第197巻第3号, pp. 66-77.
- (2021) 「英国鉄道会社における資金会計の萌芽－London and Birmingham 鉄道による会計報告の検討－」『會計』第200巻第1号, pp. 54-68.

- 村田直樹 (1994) 「Kennet and Avon 運河の会計報告 1794-1833」『長崎県立大学論集』第 27 巻第 2・3 号, pp. 291-310.
- (1995) 『近代イギリス会計史研究－運河・鉄道会計史－』晃洋書房.
- (2001) 『鉄道会計発達史論』中央経済評論社.
- 湯沢 威 (1976) 「18 世紀イギリスの有料道路・河川・運河経営」『商学論集』第 45 巻第 1 号, pp. 1-37.
- (1988) 『イギリス鉄道経営史』日本経済評論社.

### 注

- 1) 黒澤 (1957) は、15 世紀における複式簿記の成立、17 世紀における貸借対照表制度の成立、20 世紀における会計原則の統一とともに、企業会計の制度史において時期を画する四つの業績の一つとして、英国の複会計制度の成立を評価している。
- 2) Edwards (1989) p. 165.
- 3) 例えば 1825 年だけで 62 の鉄道計画が出された。
- 4) 湯沢 (1988) p. 52.
- 5) 湯沢 (1988) p. 53.
- 6) 湯沢 (1988) p. 55.
- 7) 湯沢 (1988) p. 56.
- 8) 湯沢 (1988) p. 59.
- 9) 湯沢 (1988) p. 76.
- 10) 湯沢 (1988) p. 53.
- 11) 湯沢 (1988) pp. 52-59 参照。
- 12) London and Birmingham 鉄道は全長  $112 \frac{1}{2}$  マイルで建設費 607 万 3,114 ポンドであったが、1833 年認可の Grand Junction 鉄道は全長  $82 \frac{3}{4}$  マイルで建設費 186 万 4,800 ポンド、1834 年認可の London and South Western 鉄道は全長  $76 \frac{3}{4}$  マイルで建設費 186 万ポンドであった (村田 (1995) p. 124.)。
- 13) 村田 (1995), 溝上 (2021) を参照のこと。
- 14) 湯沢 (1988) p. 80.
- 15) 村田 (1995) p. 137 参照。
- 16) 村田 (1995) p. 100.