

# 書評・村田直樹著『近代イギリス会計史研究』晃洋書房刊、1995年

上 總 康 行

## I イギリスの産業革命と鉄道会計

イギリスでは蒸気機関を動力として産業革命が始まったが、国内市場の形成に不可欠な輸送手段を整備するため、運河が建設され、さらに鉄道が建設された。鉄道建設には、巨額の資金と長期の建設期間を必要とし、全線開通後も利益を獲得するまでには、相当の期間を必要とした。個人やパートナーシップの出資能力をはるかに超える資本を必要としたので、鉄道会社はほとんど株式会社形態を採っていたが、こうした鉄道会社の設立、建設、運営に必要な会計情報を処理するために鉄道会計が実践された。

鉄道会社では、優れた会計システムが導入され、発主主義的な会計方法が実践され、さらに財務諸表が公開されるなどの特徴を持っていたことから、これまで鉄道会計が近代的会計の原点であるとされてきた。

この「定説」に対して、長崎県立大学の村田直樹教授は、最近上梓された著書『近代イギリス会計史研究——運河・鉄道会計史——』（晃洋書房、1995年）において、歴史的事実として「鉄道会計より前に運河会計がある」との異論を唱えられた。以下、本書の内容を簡単に紹介するとともに、若干のコメントをしたいと思う。

## II イギリス産業革命期の運河会計と鉄道会計

第1章では、イギリス産業革命期における Carron 製鉄会社の会計実務が分析された。当時の一般企業ではパートナーシップが採用されていたため、会計の重要課題はパートナーの持分の決定であり、資産評価を重視する財産目録や貸借対照表を中心とする会計システムが採用されていた。また、帳簿の閲覧は秘密主義であった。Carron 製鉄会社は1760年にパートナーシップとして設立され、1773年には勅許会社として組織変更が行われたが、J. Stainton 一族が会社を支配していたので、基本的には、パートナーシップの会計と同じであった。そこでは、固定資本の減価が認識されていたが、資産評価が中心的課題であったため、その減価は評価損として処理された。このような会計実務は、利益留保政策ないし配当政策に規定された資産の評価替（評価損の計上）であって、近代的な発主主義的な減価償却会計ではなかったことが強調された。

第2章では、産業革命期の初期における運河会社の会計実務が分析された。イギリスでは二度の運河ブームが到来したが、運河の建設には巨額の資本と長期の建設期間を必要としたので、ほとんどの運河会社は株式会社形態で設立された。運河会社は個別法によって議会で認可された法定会社

であったが、この運河会社の授權資本金が運河の見積建設原価を基礎として認可されたので、土木技師による建設原価の見積計算はきわめて重要であった。さらに、資本からの配当が禁止されていたので、運河建設の期間を通じて、資本の調達と運用を株主に報告するため、資本勘定が公開された。資本勘定は受託された資本に対する管理責任 (stewardship) を示すものであったが、運河の完成により、この資本勘定は締め切られた。運河完成後は、通行料収入や運河の管理維持費などを明示した収益勘定が公開されたことが分析された。

第3章では、当時最大級とされた Leeds and Liverpool 運河会社 (1769年認可) の会計実務が分析された。この運河会社では、設立当初は、運河流域で事業を行い、輸送コストの低減を希望するという経済的動機を持った「第一世代の株主」が強い影響力を持っていたが、やがて配当や利子、さらには株価の上昇を期待するという財務的動機を持った「第二世代の株主」が経営権を掌握した。そこでは、資本勘定の公開だけではなく、期間計算による配当可能利益計算が要求されたので、1784年には、資本収支計算書と同時に損益計算書も公表された。「これらの会計諸表は現金主義で計算されており、発生主義による会計報告が当時の会計慣行であったので、運河会計の独自性を示すものかもしれない」(p.60) とされた。

第4章では、Bristol の新興資本家によって建設された Kennet and Avon 運河 (1794年認可) の会計実務が分析された。この運河会社でも、経済的動機を持つ株主が相対的に多かったが、見積建設原価をはるかに上回る建設費を必要とする難事業となった。1803年、運河の一部開通にともない資本勘定が公開されたが、1810年の運河完成により、

資本勘定が締め切られ、その後は、損益計算書が公開された。さらに、1817年には一般貸借対照表が公開されたが、それは、「株主は資産と負債に関する情報を要求し、運河会社の経営者はこれに応えなければならなかった」(p.80) からである。また配当支払後、債務や社債の返済を目的とした減債基金 (sinking fund) や特定の目的を持たない準備基金 (reserve fund) が設定されたが、これらは現金主義に基づく基金会計であった。「これらの会計組織や原則は後の鉄道会社の会計実務に受け継がれ、イギリス鉄道会計の特徴とされる複会計組織を構成していくことになるのである」(p.83) と主張された。

第5章では、複会計組織が運河会社の会計実務を継承した鉄道会社の会計実務として生成・発展し、やがて1868年に鉄道規制法付表 I (The Regulation of Railway Act, 1868, Schedule I) として制度化される過程が分析された。複会計組織では、現在の単一貸借対照表がその固定区分である資本勘定とその流動区分である一般貸借対照表とに分離表示されるが、村田氏によれば、「この複会計組織は、1868年以前の運河および鉄道会計実践のなかに、その生成と確立の軌跡を辿ることができる」(p.89) とされた。その後、資本勘定 (資本収支計算書) と収益勘定 (損益計算書) の残高を計算する計算書として一般貸借対照表が作成されるようになり、それは財務諸表の報告が現金主義から発生主義へと移行する過程で、残余財産と残余負債を報告するものとして公開された。複会計組織が生成する経済的基盤は、運河会社や鉄道会社の圧倒的な資本需要とそれともなう株主層の分化であり、さらに運河会社や鉄道会社の経営組織構造も複会計組織生成の一翼を担うものであったこと

が強調された。

第6章では、London and Birmingham 鉄道(1833年認可)の会計実務が明らかにされたが、その建設期には、運河会社の会計システムを継承して、現金主義を基盤とする会計報告書が作成されていた。この鉄道会社では、輸送事業も行われたので、運河会社とは異なり、車両などの資本財を所有し、この管理と維持が重要であった。このため、「車両の減価償却のための準備基金が設定され、損益勘定に減価償却費が計上され」(p.134)、発生主義的な減価償却が行われ、また資本収支に未収項目を混入するといった会計処理が行われた。「このような処理方法は、鉄道会計が現金主義から発生主義への転換の第一歩となった」(p.139)。そして、運河会社と同様に、株主間の利害を調整し、機能資本家を擁護するため、資本取引と収益取引とを区分する会計システムとして複会計組織が継承され、1838年下半期の London and Birmingham 鉄道の会計諸表が作成されたのである。

第7章では、Great Western 鉄道(1835年認可)の会計実践が明らかにされた。この鉄道でも、運河会社の会計実務を継承して、1842年上半期の資本収支計算書、収益勘定、収益勘定明細表、一般収益勘定という財務諸表が公開された。また、減価償却基金が設定されるとともに、半期ごとに1万ポンドが資本収支計算書の機関車、車両勘定から直接控除され、同額が収益勘定にチャージされていた。しかしながら、「拡張政策を続行するためには、更なる追加投資が必要であり、そのためには一定の配当率を維持する必要があった。結局 Great Western 鉄道では、固定資産の減価は認識されていたが、拡張計画を支える配当率の維持のために、また比較的順調な運賃収入の増加傾向も

支えになって、減価償却は行われなくなった」(p.155)とされていた。村田氏は、「当時の鉄道会社では、有形固定資産の減価に対する認識はあっても、その財務会計的処理は、取締役たちの自由裁量にまかされており、弾力的な配当政策の一環として機能していたのである」(p.156)と強調された。

第8章では、1860年代には雇用者数2万人に及ぶ大鉄道となった London and North Western 鉄道の会計実務が分析された。この鉄道は、1846年、本書第6章で取り上げられた London and Birmingham 鉄道、Grand Junction 鉄道、Manchester and Birmingham 鉄道という三つの鉄道が合併して誕生した。合併直前の1845年下半期第25回株主総会では、London and Birmingham 鉄道と Grand Junction 鉄道の合併財務諸表が公開されたが、その形式は、London and Birmingham 鉄道のものであり、資本勘定、収益勘定、一般貸借対照表からなる複会計組織であった。新会社 London and North Western 鉄道の財務諸表は、この合併財務諸表に Manchester and Birmingham 鉄道の諸勘定を加算した形式であった。新会社では、他の鉄道会社とは異なり、鉄道会社自身で輸送業務を行うため、管理組織が改善された。また、現金主義による減価償却基金制度が廃止され、新たに取替会計が実施された。「それは、London and North Western 鉄道の株主が、投資家と投機家に分化し、その利害の対立を調整し、変動する経済環境に対応した財務政策を支える配当政策に柔軟性を与えるために、配当可能利益計算に影響する減価償却の会計処理を整備する必要があったからである」(p.175)とされた。

第9章では、イギリス鉄道会社の減価償却を論

じた研究はいくつかあるが、「同じような経済基盤を持つ運河会社の減価償却については、あまり論じられてこなかった」(p.180)という認識の下に、減価償却がまとめて取り上げられた。村田氏によれば、「運河会社の減価償却の認識は、まず、原価会計的側面から始まる」(p.180)ことになるが、運河会社の「会計における勘定組織は、経営組織構造に従属しており、運河の減価償却費は、この部門の中の修繕費や維持費などとともに、運河の維持・保全に関する費用として統一的に把握され、収益勘定に修繕維持費として計上された」(p.181)。しかも、そうした処理は、「運河会社における弾力的な配当政策を可能にする一つの手段となりえたのである」(p.182)。

初期の鉄道会社では、機関車、車両、レールなどの「固定資産の減価償却は認識されていたが、その処理は取締役の自由裁量にまかされていた」(p.186)。このため、減価償却費を償却準備金として剰余金から留保する方法が多くの鉄道で実践されたが、「1850年代から1860年代にかけての鉄道は、輸送量が増大し、これに対応する追加資本に対して、減価償却基金では不十分であるため、従来の減価償却の処理を放棄し、修繕費や維持費および更新費を当該年度の収益に借記する取替会計に移行していった」(p.189)。そして、一時的投機的株主と永久的投資的株主とが対立する鉄道会社では、こうした減価償却会計が配当政策の一環として実践されたと強調された。

補章では、1802年に土木技師 J. Rennie によって作成された『J. Rennie 報告』に基づいて、運河会社の見積原価計算がごく詳細に検討された。この報告書の分析で、村田氏は、減価償却費の原価認識、固定費・変動費分解の思考、投下資本利子

の原価計上を高く評価された。

### III 本書の特徴と若干のコメント

本書の特徴は、第一に、村田氏自身が「本書は、1987年から1988年にかけて、London大学のHistorical Researchの短期研究員として、在外研究に従事した際に収集した、約1万枚におよぶ原資料がその基本となっている」(p.iv)と指摘しておられるように、貴重な原資料に基づく実証研究である。そうした資料の中には、補章で紹介された土木技師 J. Rennie が1802年に報告した『運河と鉄道の優位性比較報告書』などのように、日本で初めて紹介されたものも少なくない。本書は、そうした膨大なかつ貴重な原資料に基づいて行われた価値ある実証研究であることをまず強調しておきたい。

第二は、上に指摘した原資料に基づいて、複会計組織とその下での財務諸表の公開の原型はイギリスの運河会社とそれに続く鉄道会社の会計実務にあることを強調されたことである。すなわち、「複会計組織は一般に、1868年の鉄道規制法付表 I (The Regulation of Railway Act, 1868, Schedule I) を始点として、その後公企業に波及したとされている。しかし、この複会計組織は、1868年以前の運河および鉄道会計実践のなかに、その生成と確立の軌跡を辿ることができるのである」(p.89)と主張されている。とくに、運河建設には巨額の資金と長期の建設期間を必要とすることから、株式会社形態が採用され、ここで実践された運河会社の会計が、運河建設よりも、さらにより多くの資金と建設期間を必要とした鉄道会社の会計として継承され、この鉄道会社の会計実践を模範と

して複会計組織が制度化されたという一連の実証分析は、原資料に基づく緻密な展開であるだけに、説得力がある。複会計組織とその制度化に関する実証分析は本書がなす一大貢献部分といえるだろう。

第三は、運河会社における土木技師の活躍が指摘されたことである。議会での認可を得るため、運河建設に必要な建設原価や輸送原価の見積計算が土木技師によって行われたが、この見積原価に基づいて、運河建設という戦略的意思決定が行われたのである。それから1世紀ほど経った19世紀末のアメリカ産業会社では、機械加工業を中心として個別原価計算、さらには標準原価計算が登場してくるが、その推進者は、後に「科学的管理法の父」と呼ばれたF. W. テイラーを中心とする機械技師であった。原価計算発展の重要な局面には、いつも技師が存在しているという歴史的発見は会計史研究者の知的関心を少なからず鼓舞するだろう。惜しむらくは、その具体的な会計実務が「補章」で取り上げられたことである。本論の中で独立の章を設けて運河会社の「原価計算」を正面から論じてよかったように思われる。

このように本書は優れた研究ではあるが、問題点がないわけではない。以下、いくつか問題点を指摘しておこう。

第一は、複会計組織の下で展開された取替会計に関する分析がやや物足りないことである。村田氏は、複会計組織の下でも減価償却が実践できるにもかかわらず、「当時の多くの鉄道が有形固定資産の会計処理に取替法を採用していたために、1868年鉄道規制法の統一会計制度では、これが採用されたにすぎない」(p.115)と強調されている。確かに、取替会計は発生主義に基づく会計処理で

はないし、村田氏が強調する近代的会計の原点に位置しないのかもしれない。しかし、たとえそうであっても、イギリス鉄道会社で事実として取替会計が実践された限り、その実務と制度化をより具体的に分析し、理論的に検討すべきであったと思われる。複会計組織のみならず、取替会計もまたイギリス鉄道会計の顕著な特徴の一つであり、その後に発展をみた19世紀のアメリカ鉄道会社では、前者の複会計組織それ自身は実践されなかったが、財務諸表の公開と後者の取替会計は広く実践されることになるだけに、よけいにそう思われてならない。

第二は、上のこととも関連するが、イギリスの運河会計や鉄道会計が近代的会計理論に及ぼした影響に関する因果関係がほとんど明確になっていないことである。村田氏は、第5章のV. 総括において、「複会計組織は、近代的な意味での最初の株式会社である運河会社や鉄道会社で開発された会計組織であり、これがその後の株式会社会計理論に大きな影響を与えることになった」(p.115)と強調されている。そうであれば、複会計組織が近代的な株式会社会計理論にどのような影響を与えたのかを具体的に指摘する必要があるだろう。本書では、複会計組織、財務諸表の公開、現金主義に基づく取替会計などが明らかにされたが、それらの特徴を持つ運河会計や鉄道会計は、いかなる意味において近代的な株式会社会計理論に影響を与えたのだろうか。残念ながら、この点に関しては、本書ではほとんど触れられていない。あるいは、これらの分析は本書の対象外であったかもしれない。そうであるとすれば、今後の研究に待ちたいと思う。

最後に、本書の原稿は日本語ワープロによって

作成されたと思われるが、手書き原稿とは異なる校正ミスも散見されるようである。例えば、「個人では用意に」(p.43、18行目)→「容易」、「認識認識は高く」(p.100、下から7行目)→「認識」が重複しているなどであるが、とくに118頁の脚注(35)と(36)が見当たらず、脚注(37)が二つあるのは、ワープロ操作で生じた何かの手違いのようである。増刷の際にでも訂正していただければ幸甚である。

もちろん、上に指摘した問題点によって本書の価値がいささかも揺らぐものではない。本書は、

イギリス運河会計と鉄道会計に関する本格的な実証研究であり、運河会計や鉄道会計が登場した経営問題や経済環境に十分気を配りながら膨大な資料に基づいてイギリス産業革命期の会計実務が明らかにされている。今後、イギリス会計史を研究するには必読書の一つとなることは間違いないだろう。会計史研究者だけでなく、広く経営史や経済史の研究者にも読んでもらいたい好著である。

〔評者・京都大学経済学部教授〕