

アメリカ鉄道会社における維持・改良のための会計思考

— 1900年頃を中心として —

澤 村 隆 秀*

Accounting Thought for Maintenance and Improvements
of Railway Companies in America

Takahide SAWAMURA

目 次

はじめに

I. 維持・改良のための会計思考

II. 州際商業委員会の会計規制

おわりに

はじめに

アメリカにおいて、鉄道会社は19世紀後半に最も成長した企業の1つであるといえる。しかしながら、その会計実務は、各々の鉄道会社によって全く異っており、経営管理者たちの思うままに行われていた。⁽¹⁾維持・改良のための会計実務も、同様に任意に鉄道会社で行われていた。⁽²⁾

このような鉄道会社の会計実務は、1880年代に入って次第に変化しはじめたのである。1887年に州際商業委員会(Interstate Commerce Commission)が組織され、はじめて鉄道会社全般の規制を行ったのである。商業規制法(Act to Regulate Commerce)のセクション20による会計規定は、鉄道会計の統一化の第1歩として重要な意義を認めることができる。このセクション20の規定は、実際に当時の鉄道会計

に多大な影響を及ぼしたが、同時にまた不十分な点も多くみられた。⁽³⁾とくに、維持・改良に係る会計規定も不備であったといえる。しかし、このことが、のちの活発な議論を引き起こしたとも考えられる。

- (1) M. Chatfield, *A History of Accounting Thought*, rev. ed. (Robert E. Krieger Publishing Co., 1977) p. 272.

津田正晃・加藤順介訳『チャットフィールド会計思想史』文真堂、昭和53年、347頁。

- (2) 当時の鉄道会社の営業活動は、州法等の影響を受けている。たとえば、ニューヨーク州の鉄道業を規制した「1859年4月2日に通過した鉄道会社の設立及び同規定に関する法律(An Act to Authorise the Formation of Railroad Corporations, and to Regulate the Same, Passed April 2, 1859)」のセクション31「年次報告書(Annual Report)」では、105項目にわたる会計規定がなされている。その中で、維持・改良に係ると思われるものが一部みられるが、これらは単なる項目の列挙にすぎず十分に機能を果たさなかったと考えられる。

拙稿「ノーザン セントラル レールウェイ カンパニーの資金計算書(収支計算書)作成実務」専修大学大学院紀要「経済と法」第19号、昭和59年3月、17-19頁。

- (3) 拙稿「アメリカ鉄道会計における資金計算書作成実務——1880年代及び1890年代を中心として——」専修大学大学院紀要「経済と法」第21号、昭和60年3月、155-168頁。

* 経営情報学科—会計学 (Department of Business Administration and Information Science —Accounting)

筆者は、現在、アメリカ鉄道会社を中心として、資金計算書の成立事情を研究している。種々の鉄道会社が、19世紀後半以降、資金計算書ないし収支計算書を年次報告書に加えるようになった理由を明らかにするための予備的考察として、維持・改良のための会計思考を考察することは有用である。これらは、鉄道会社の財務政策上、極めて重要であると考えられていたからである。そこで本稿では、州際商業委員会が組織された、すなわち商業規制法以降、とくに1900年頃、アメリカ鉄道会社において、維持・改良というものがどのように考えられていたか、あるいはどのようなことを意味するかを吟味してみる。

I. 維持・改良のための会計思考

鉄道会社において、維持・改良の対象となるものは非常に多く、複雑である。たとえば、ハート (Walter K. Hardt) 教授は、「路線及び構築物の維持 (Maintenance of Way and Structures)」勘定を次のように区分している⁽⁴⁾。

- (1) 監督、警備、トラック設備及びレール締結装置、バラスの設置、そして一般的な修繕 (repairs) を含む軌道の修繕 (repairs)。
- (2) レールの更新 (renewal)。
- (3) 枕木の更新 (renewal)。
- (4) 橋、排水渠、フェンス、踏切り、標識、家畜囲い場、駅及び建物の修繕 (repairs) 及び更新 (renewals)。
- (5) 般渠及び埠頭の修繕 (repairs) 及び更新 (renewals)。
- (5) 電話及び電信の修繕 (repairs) 及び更新 (renewals)。

これらのうち、重要なものは、バラスの設置、レールの更新、そして枕木の更新である。これらの更新コストは、使用される材質の種類、気候風土、そして技師の考え方によって影響されるからである。とくに、枕木の更新コストは非

常に高く、重要であるといえる。この区分によれば、「維持 (maintenance)」に関するものは、すべて「更新 (renewals)」と「修繕 (repairs)」という用語で包括されている。しかしながら、これらに加えて、類似した表現をいくつか見出すことができる。これらの用語を一括して示すと、次の通りである。

- | | |
|-----------------------|----------------------|
| (1) 取替 (replacements) | 維持
(maintenance) |
| (2) 更新 (renewals) | |
| (3) 修繕 (repairs) | |
| (4) 拡大 (extension) | 改良
(improvements) |
| (5) 改良 (improvements) | |
| (6) 増設 (additions) | |
| (7) 改繕 (betterments) | |
- 筆者

ここでは、当時の鉄道会計の文献に用いられている用語の代表的と思われるものを前記のものと合わせて7つ挙げてみた。とくに問題となるのは、これらの用語の定義である。これらの用語は種々の文献で用いられているにもかかわらず、明確な定義がなされていないのである。そこで、これらの用語のうち、いくつかは太田教授によって定義が与えられているので、それに基づいて検討してみることにする。それらの定義は、次の通りである。

「修繕」……固定資産の一部分が損傷して、使用に支障をきたした場合に、これを復旧するものを修繕という。

「取替」……破損設備の一単位を除却して新しいものと交替するのを取替という。

「更新」……資産の一単位を取替えることを特に更新という。

「改良」……改良は単純な維持と異って固定資産の価値を高める施工である。改良を定義して、(イ)当該資産の能率または能力を高めるもの、(ロ)当該資産の耐用年数を増加せしめるものを挙げるのが普通である。

「増設」……増設は新資産の獲得である。

これらの定義によれば、資産の能力を継続的

(4) Walter K. Hardt, Railway Maintenance of Way (*Journal of Accountancy*, April, 1907) p.438.

(5) 太田哲三著 『固定資産会計』 中央経済社、昭和36年、121-128頁。

に持続させる工作が維持であり、向上させるものが改良であると考えられる。このことから、前記7つのうち、(1)取替、(2)更新、(3)修繕及び(4)拡大は「維持」のカテゴリーに属し、(5)改良、(6)増設及び(7)改善と相対する関係にあるといえる。いずれにしても明確な分類は困難であるが、基本的な相違は理解できる。この点に関して、太田教授は次のように述べている。⁽⁶⁾

「固定資産の維持は能率の持続（筆者傍点）にあり、従って消極的である。これを怠ればその維持は低下し遂には用設に耐えなくなる。この点においてこれは改良又は増設と相対する観念である。後者は寧ろ積極的にその設備の能力を向上し、或は耐久力を増大せしめるための施工である。然しながらこの両者の範囲、殊にその境界は極めて曖昧であって（筆者傍点）、議論を生ぜしめる場合が少なくなく、結局は見解の相違となるものが多い。」

このように、維持に関する用語と改良に関する用語は大別が可能であるが、細目にいたってはかなり議論の余地を残すのである。こうした状況下では、19世紀後半から20世紀初頭にかけて、これらの用語が正確に区分されて用られていたと考えることはできないであろう。この用語の曖昧さについて、バーグ(Walter G. Berg)は次のように述べている。⁽⁷⁾

「改良(improvement)、増設(additions)、改善(betterments)、臨時的な費用(extraordinary expenses)、維持勘定(maintenance account)、資本支出(capital expenditures)などの用語は、今日、鉄道会計、鉄道会社の年次報告書、財務関係の論文、州の報告書、官吏(interstate and government officials)において、絶対的に明確な、あるいは統一的ないかなる意義もなく用いられる。」

維持・改良に関する用語は、種々の方面で頻繁に用られていたにもかかわらず、一致した理

解を得られていなかったのである。このため、種々の鉄道会社は独自の解釈のもとで、各々の用語を用いていたことになる。このことが会計に影響を及ぼすのは明らかである。たとえば、ある勘定科目を設定したとしても、それがいかなるものであるかを正確に判断できないであろう。また、複数の鉄道会社が同一の勘定科目を設定したとしても、その意味内容は異っているかもしれない。延いて、誤った理解を生み出すことになる。更に、統一会計づくりにとっても障壁となるのは明白である。換言すれば、会計の統一化は、これらの項目の分類が整備されないかぎりありえないのである。この問題を克服するために、バーグは路線の維持に関する分類を試み、提案した。それは次の通りである。⁽⁸⁾

「すべての路線の維持(maintenance-of-way)労働を次の一般的なグループに分類することは望ましいと思われるであろう。

- A. “当期の修繕(Current Repairs)”——(定期的に毎年繰り返して行れる修繕)。
- B. “偶発的な修繕(Ccontingent Repairs)”——(猛烈なあらし、洪水、事故などのように、種々の偶発的な出来事による巨額な緊急の支出)。
- C. “特別な修繕(Special Repairs)”——(明らかに定期的な修繕ではなく、必然的に永続的に維持勘定へチャージされる重要性の乏しい項目)。
- D. “臨時的な修繕(Extraordinary Repairs)”——(大規模な更新あるいは毎年繰り返して行れない大修繕)。
- E. “改善(Betterments)”——(既存の設備の永続的な改良による価値の増加)。
- F. “増設(Additions)”——(最初に建設勘定へチャージされない増設及び新たな労働)。
- G. “建設(Construction)”——(資本へチャージできる新たな労働及び設備)。

“建設へのチャージは、その労働が路線の維持部門によって行れたとき、通常、直接に

(6) 太田哲三著、前掲書、121-122頁。

(7) Walter G. Berg, Classification of Maintenance-of-Way Expense (Railway Age, March, 1903) p. 579.

(8) *ebid.*, p. 580.

なされる。そのため、路線の維持費の一般的な分類は、次のような6つの見出しになるであろう。つまり、

“R”——修繕 (Repairs)。すなわち、

“A”——当期の修繕。

“B”——偶発的な修繕。

“C”——特別な修繕。

“D”——臨時的な修繕。

“I”——改良 (Improvements)。すなわち、

“E”——改善。

“F”——増設。

鉄道会社の路線の維持は、この分類によれば、「修繕」と「改良」の大分類のもとですべて表されることになる。これは、さきに示した分類と本質的に合致するといえよう。この分類は直ちに実践されたのではない。あくまで、路線の維持・改良に関する議論の素材として提案されたものである。

これらのいくつかの分類をみたのは、当時の維持・改良の内容及び考え方の一端を明らかにするためである。いずれにしても、それらは完全に明確に一致しているとはいえないけれども、当時、直面している問題の1つを解決するために種々の思考がなされていたことが理解できる。このような思考が維持・改良のための会計と密接な関係にあるのはいうまでもない。すなわち、維持・改良をどのようにとらえるかによって、銀道会社の財務政策はかなり異ってくるであろうし、また意図的に変更させることさえ可能になってくるのである。このことは極めて重要であり、維持・改良に対して考えられた会計の本質であると考えられる。

さて、ここで議論を単純化して考えてみることにする。この維持・改良にかかるコストが莫大であることは明らかである。したがって、必要とされる支出を維持・改良が生ずるとき、つまり当該会計年度のみ負担させるとすれば、当該期間の純利益はかなり収縮する。場合によっては、損失を計上することになるかもしれない。このようにその支出時に計上することは、「取替法」に相通じる考え方である。これに対

して、何らかの充たないし積立てを行うことによって、維持・改良に備える方法も保守主義の面から、あるいは企業会計の健全性からみても妥当であると考えられる。この充たないし積立ては、企業が好況時に順調な収益及び利益をもたらしているときのみに行う方法と毎期一定額あるいは毎月一定額を計上する方法が考えられる。前者のように、利益額に応じて計上することは望ましい方法とはいえない。維持・改良の対象となる資産の損耗は、損失の計上時にも生じ、進行していると考えられるからである。この方法は配当政策に結びつくであろう。したがって、後者の方法が適正な企業会計であるといえる。これは、「減価償却」の考え方に相通じるものである。会計処理上考えられる方法を単純化してまとめると次のようになる。⁽⁹⁾

- (1) 維持・改良はその支出時に計上する。——
→「取替法」
- (2) 維持・改良は利益額に応じて計上する。——
→「利益留保」……配当政策
- (3) 維持・改良は毎期ないし毎月計上する。——
→「減価償却」

しかしながら、これらの会計方法は、維持・改良の対象となる資産の範囲等、残された問題も数多くある。そこで、ストックウェル (Herbert G. Stockwell) 会計士が1909年10月20日にデンバーで行れた公共会計士協会 (American Association of Public Accountants) の年次大会で報告した論文「減価償却、更新及び取替勘定」の中で取り上げた3つの理論に焦点を当てることによって、更に考察をすすめてみよう。⁽¹⁰⁾

まず、アダムス (Henry G. Adams) 教授に代表される理論であり、減価償却を減耗 (depletion) が生じたとき、営業活動のコストとして認識しようとする立場である。この立場によれば、減価償却費は実際の営業費用とみなされ

(9) 後述する州際商業委員会の会計規制を参照。

(10) Herbert G. Stockwell, Depreciation, Renewal and Replacement Accounts (*Journal of Accountancy*, January, 1910) pp. 189-195.

ることになる。この理論は、後述する州際商業委員会 (Interstate Commerce Commission) の規制と密接な関係を持つので、詳細な検討はあとにすべきであろう。

第2番目は、ヴァバッシュ鉄道会社 (Wabash Railroad) 社長であるデラノ (Frederick A Delano) 氏の小冊子「鉄道会計における減価償却費の適用 (Application of Depreciation Charges in Railway Accounting)」に代表される理論である。これは、設備の様々な部分が定期的になされるオーバーホールであるという考えに立脚し、減価償却が実務上存在しないとする立場である。一方で、鉄道会社の価値の評価は、新しいテリトリーへの導入や事業活動の増大により、もはや減価償却を上まわっており、他方で、鉄道会社のマイル当りの資本化は過去20～30年間のように急速になされなくなっていると論攻している。したがって、多くの改善及び改良は営業費用か利益勘定のいずれかにチャージされることになろう。更に、減価償却費を営業費用に含めることは、実際の費用に架空の費用を含めることになると考え、営業費用における支出こそが減価償却であるとみなしたのである。この立場を要約すると、減価償却は価値評価によって相殺されるため、営業勘定で考慮されない問題であるということになる。

最後に、レールウェイ エイジ誌の副編集長であるルイズ (Daniel Royes) 氏が1908年4月に発表した論文「減価償却鉄道会計 (Depreciation Electric Railway Accounting)」で展開された理論である。この立場によれば、物的財産の減価償却は修繕でなく、更新に対する要求になると考える。したがって、減価償却は、第1に現金の支出をとまなわないために、第2に営業活動と無関係に進行するために費用ではないという理由から、利益に対して考えられるべきであるとしている。この考え方は、利益の一部を減価償却準備金勘定 (depreciation reserve account) へ振替えることになろう。このような控除は、配当を縮小させるのではなく、株主に配当が資本から行れたことを示し、社債権者

には彼らの安全性がそこなわれたことを示すとしている。この第3の理論を要約すると、減価償却は営業費用でなく利益からの控除であるといえる。

これら3つの理論は、さきに示した3つの会計方法と関係づけることができる。第1のアダムス教授の減価償却は、(1)維持・改良はその支出時に計上すると(3)維持・改良は毎期ないし毎月計上する方法によって具現されと考えられる。第2のデラノ氏の考え方は、(1)維持・改良はその支出時に計上すると(2)維持・改良は利益額に応じて計上する方法と、また第3のルイズ氏の考え方は、(2)維持・改良は利益額に応じて計上する方法とそれぞれ結びつけることができるかもしれない。以上のような関係に加えて、減価償却には経営管理者たちの様々な思索が介入してくる。このような恣意性とあいまって、減価償却は財務政策の重要な手段の1つとして考えられ、展開されていたのである。

これまでの考察から、維持・改良のための会計は、減価償却のそれと混同して議論されていることが明らかになる。維持・改良の意味内容が明確になされていないし、それらの対象となる範囲も限定されていないためであると思われる。このような背景のもとで、更にこの他にも貸借対照表等の財務諸表でどのように取り扱われているか、また鉄道会社の財務政策にどれだけ影響を及ぼしているかなどの問題が考えられる。これらの問題を解決するためには、州際商業委員会の規制がどのように関与するかを考察しなければならない。州際商業委員会は、1887年以降、鉄道会社を中心として多大な影響を及ぼしていたからである。

II. 州際商業委員会の会計規制

維持・改良に対する会計は、鉄道会社において種々の意味を示すものであり、減価償却の考え方までもそこに含まれていた。また、経営管理者たちの意図的な財務政策の展開が関連するため、更に複雑化する。このような状況の他に、

もう1つ重要なものがある。それは、州際商業委員会 (Interstate Commerce Commission) の規制である。1887年に組織された州際商業委員会は、鉄道会社の会計システムを規定する権限を与えられ、会計の統一化をめざしていた。州際商業委員会を創設する法律である商業規制法 (Act to Regulate Commerce) の修正が、1906年6月29日に行れた。この法律の修正 (以下、修正原則とする) が鉄道会計に与えた影響は大きく、維持・改良にまで及んでいる。

1906年の修正原則については、ルールウェイ・エイジ誌の副編者であるフーパー (William E. Hooper) 氏によって、次のように述べられている。⁽¹¹⁾

「1906年、州際商業委員会を生み出す法律に対してなされた修正は、委員会へ報告する鉄道会社の会計フォームの規定に関して、委員会の権力を拡大したのである。そして、ロック・アイスランド (Rock Island) の代表会計担当者であり、また当時、アメリカ鉄道会計担当者協会 (Association of American Railway Accounting Officers) の会長であるフランク・ネイ (Frank Nay) と共に活動をしたヘンリー・アダムス (Henry C. Adams) 教授は、ロック・アイスランド線区の影響力のある会計システムを議論の基準として採択した。若干の修正を必要としたが、これが委員会によって採用されたシステムであり、1907年7月1日に始まるすべての鉄道会社によって用られるよう1907年に規定された。1907年7月1日、このとき、ペンシルバニア鉄道会社 (Pennsylvania Railroad) の社長であるジェームス・マクレイ (James McCrea) は、更に諮問することなく、新しいシステムの採用とすべての鉄道会社への実施に対して強力に抗議した。とくに比較的大きな鉄道会社

社の管理職員は、委員会よりまえに公聴会がなされるということをつねたのである。マクレイ氏のこの要求は、注意深い考慮がこの問題に対して既になされているし、委員会及び統計家がアメリカ鉄道会計担当者協会と共に活動してきているという理由から拒絶された。そして、それゆえ、この新しいシステムは、最も重要な専門家の意見の一致を表わしたのである。これは、厳密には正しくなかった。あるとくに重要な場合、鉄道会社の会計担当者は、委員会のある理論の採用に対して絶対的に反対してきた。これは、除却された線区の原初原価を、より良い立地を得るために費用へチャージするのに必要とされる委員会の原則に関して妥当するのである。」

この修正原則は、アダムス教授を中心として、州際商業委員会の権力を拡張するものであるということが明らかになる。また、修正原則の重要さと州際商業委員会の権限について、カークマン (Marshall M. Kirkman) は次のように述べている。⁽¹²⁾

「商業規制法は、1906年7月29日 (他の資料によれば1906年6月29日である——筆者) に修正、通過したとき、合衆国における鉄道会計の極めて重要な局面を変えるのである。そして、これは、州際商業委員会がこのような法律のもとで、鉄道会社の勘定をすべての点で規制及び統制する絶対的権力を授与されたという理由からである。かくして、この法律 (別冊にすべて掲載されている) は、州際商業委員会が鉄道会社の問題に関して請求するであろう、あるいは要求するであろうような情報を提供すべきであるということを規定している。この規定の1つの重要な目的が次のようであることは明らかである。すなわち、

(11) William E. Hooper, Accounting System Prescribed for Railroads by the Interstate Commerce Commission (*Annals of the American Academy of Political and Social Science*, January, 1916) pp. 223-224.

(12) Marshall M. Kirkman, *General Accounts and Cash now handled at headquarters*, forming one of the series of volumes comprised in the revised and enlarged editions of the Science of Railways. ed (World Railway Publishing Co., 1906) p. 23.

統一的な料金を実施するうえでのいかなる法律の違反、リベートの支払い、あるいはその他の法律の違反が直ちに委員会に、あるいは鉄道会社の問題の調査に関する代理者に開示されるように記帳されるべきである。この目的はすばらしいものであり、鉄道会社に有益である。」

この修正原則によって、州際商業委員会が鉄道会社の会計を規制するための権力を保持するようになったことが、これらの叙述から明らかとなる。このような主旨のもとで、アダムス教授は州際商業委員会が行うべき仕事に関して、3つの規定が存在すると述べている。それら3つを要約すると次の通りである。⁽¹³⁾

- (1) 月次報告書及び特別な報告書が、年次報告書と同様に輸送業者に求められるであろうということ。
- (2) この法律は、委員会の管轄権に従うすべての輸送機関（筆者傍点）に対して規定しているということ。議会及び委員会の目的は、営業勘定と財務勘定の統一的なシステムを提供することである。とくに重要なことは、統一会計システムの包括的な（筆者傍点）特徴の認識である。
- (3) 委員会は、この法律の管轄権に従う輸送業者によって記帳されるすべての勘定、記録及びメモを検証・調査するための……権限をもつ特別な代理人または検証官を雇用するように権限づけられているということ。

これら3つの規定から、鉄道会社のみならず、輸送業者全般に対して種々の報告書を要求しているということ、すなわち、委員会の仕事の概要を表わしているということが明らかになる。そこで、会計規定について具体的な考察を順次すすめることにする。まず、会計上の詳細な規定に関しては、サコルスキー（Aaron M. Sokolski）が7つ挙げている。それは次の通りであ

る。⁽¹⁴⁾

- (1) 鉄道輸送活動と補助的活動の絶対的分離。
- (2) 直接的な営業活動コストの中から租税を排除すること。
- (3) 統一的な規準にもとづく結合設備勘定（joint facilities accounts）を確立すること。
- (4) 直接的な営業費用として減価償却費を含めること。
- (5) 改良（improvement）及び改善（betterment）の支出に関する厳格な分類。
- (6) 資本証券（capital securities）の売却にあたって、受け取られたプレミアムを貸記し、支払われた割引を借記する場合の統一的な実務。
- (7) 物的財産の除却からの損失を考慮する厳密な規定。

これらの規定は、いずれも実際の営業活動のコストを把握するためのものである。とくに、減価償却費を営業費用とすることや改良及び改善の支出に関する分類について述べていることは、注目すべきである。これらの規定に関連すると思われるもので、統一勘定組織（uniform system of accounts）を形成するための営業勘定の分類がある。アダムス教授は6つ挙げており、次の通りである。⁽¹⁵⁾

- (1) 営業費用の分類。
- (2) 営業収益の分類。
- (3) 軌道及び設備に関する支出の分類。
- (4) 蒸気機関車マイル数（Locomotive-miles）、貨車マイル数（Train-miles）及び客車マイル数（car-miles）の分類。
- (5) 営業外活動の分類。
- (6) 増設及び改善の分類。

これらのうち、最初の4つ、つまり(1)営業費

(13) Henry C. Adams, Administrative Supervision of Railways under the twentieth section of the act to regulate commerce (*Quarterly Journal of Economics*, May, 1908) pp. 365-367.

(14) Aaron Morton Sakolski, Interstate Commerce Commission's system of railroad accounts; the Income account, operating account, net income and its distribution, the general balance sheet (in his *American Railroad Economics*, 1912) p. 17

(15) Henry C. Adams, *op. cit.*, pp. 368-369.

用、(2)営業収益、(3)軌道及び設備に関する支出、そして(4)蒸気機関車、貨車、客車マイル数の分類は、1907年6月3日付で委員会の命令のもとで発表された。(5)営業外活動と(6)増設及び改善の分類については、指示(circulars of instruction)の形式で発表された。委員会は、これらの分類を行うことで情報の正確性を高めようと考えたと思われる。そして更に、アダムス教授は4つの会計の基本原則を、上院の財政委員会議長宛の書簡(Senate Document 212, 60th Congress, 1st Section)から挙げている。それは、次の通りである⁽¹⁶⁾。

- (1) 有価証券の割引は、財産の原価に正確に含まれる項目でないということ。
- (2) 減価償却費は営業コストの要素であり、営業費用に含まれるべきであるということ。
- (3) 改善及び増設は営業コストの要素でなく、利益あるいは資本(筆者傍点)へチャージされるべきであるということ。
- (4) 資産の総額と負債の総額は貸借対照表上で示されるべきであり、“損益(profit and loss)”は蓄積された積立金(surplus)によって包括される様々な種類の負債を示すために分折されるべきであるということ。

維持・改良に対する会計と結びつくのは、(2)の減価償却と(3)の改善及び増設である。「減価償却勘定」と「増設及び改善勘定」は相互補完的な関係にある。すなわち、それぞれの勘定の目的は、「減価償却勘定の目的が、すべての営業活動のコストを営業費用に含めることの失敗による純収益の過大評価に対してガードすることである。他方、増設及び改善勘定の目的が、実際に財産に対する改良であるものを、営業活動のコストとして営業費用に含めることによる純収益の過小評価に対してガードすることである。」としている。⁽¹⁷⁾ききに示した分類のうちの営業費用の分類と、この基本原則のうちの減価償却勘定と増設及び改善勘定こそが、州際商業委員会の規制下における維持・改良のための会計の中

心的な部分を示すものと考えられる。

州際商業委員会が規定した方法は、ストックウェル会計士によって詳細に跡づけられているので、それを中心にして具体的な会計処理を明らかにしてみる。ストックウェル会計士は、減価償却の問題点を、州際商業委員会の統計及び会計を担当しているアダムス教授の「営業費用の分類」、第3次修正事項、ページNo.10から、次のように述べている。⁽¹⁸⁾

- (1) 減価償却の問題は基本的に価値の問題であり、原初能力(original capacity)ないし営業効率の水準を維持する、あるいは一連の設備の数を十分に保持する問題ではない。
- (2) 減価償却のルールは、個々の客車及び蒸気機関車の価値が一連の客車及び蒸気機関車の価値のいずれかにもとづいて計算されるであろう。この点に関して、会計担当者はそれと反対の忠告があるまで、より適切であると思われる方法をどれでも任意に行うことができる。
- (3) 累計の基準——つまり、百分率(percentage rate)が適用される金額——は、厳密な理論では原初原価になるべきである。近年、しかしながら、会計担当者は、原初原価(もしわからなければ、見積り原価)、帳簿価値、あるいは購入価値を任意に受け入れることができる。“帳簿価値”という用語は、資本勘定に設定しているような設備価値でなく(この勘定が手もと設備の原初価値を表さないならば)、どこへチャージされるか、いつ購入されたかにかかわらず、すべての設備の実際の原価あるいは価値を意味すると解釈されるべきである。もし購入価額が減価償却へチャージするパーセントの基準として受け入れられるならば、百分率は支払われた価格に取って代わるために必要とされる率に限定されるべきである。たとえば、中古蒸気機関車は除却されるとき、新しい蒸気機関車による取替を準備するよう

(16) *ibid.*, pp. 369–370.

(17) *ibid.*, p. 371.

(18) Herbert G. Stockwell, Depreciation, Renewal and Replacement Accounts (*Journal of Accountancy*, December, 1909) pp. 96–97.

に要求されない。上述の通り、減価償却が取り扱うのは価値であって、蒸気機関車ではない。

- (4) 当年度と翌年度以降の減価償却の適用は、過去の実務によって影響を及ぼされてはならない。もし財産が過去の年度における営業費用への超過的なチャージによって評価増されているならば、このとき財産に設定される価値は株主に対する永久的な非分割資産として考えなければならない。他方、もし財産が過去の年度における営業費用への不十分なチャージのために評価減しているならば、この事実は当年度の減価償却率の決定に影響を及ぼすことを容認してはならない。

上記の通り、減価償却は価値の問題であり、原初原価にもとづくべきであると指摘している。また、個別の資産を対象とするかどうかは任意であるが、過去の実務に影響されてはならないとしている。この減価償却勘定と密接不可分の関係にある準備金は、「No.44 “営業準備金 (Operating Reserves)”」の表題の中に含まれており、次の通りである。⁽¹⁹⁾

「この勘定は、過去の減価償却を包括するために生みだされた準備金の元帳残高を含むべきである。つまり、この準備金はある計画がこのような目的のために輸送業者によって採用されているとき、設備と路線及び建物(筆者傍点)の減価償却の見越計上(accrued depreciation)を包括するために営業費用へチャージすることによって、1907年7月1日以降生みだされたものである。つまり、過大チャージ(overcharge)、人的損傷(personal injury)、保証(insurance)及びその他の諸要求に備えるために、営業収益ないし営業費用へチャージすることによって生みだされたものである。そして、同様の準備金も含まれる。」

この準備金は、更に④財産の取替のための準備金、⑤その他の目的のための準備金に細分化されている。これらのことから、準備金は減価償却の見越計上として考えられており、減価償

却引当金に代わるものであるといえる。また新しい命令により、増設と改善の区別がなくなり、設備勘定も①1907年6月30日までの設備と②1907年6月30日以降の増設及び改善に区分されるようになる。追加的な設備の購入の場合、増設及び改善は貸借対照表で表示され、その支出を利益勘定から獲得するために、負債として「No.48——1907年6月30日以降の利益からの財産の増設」が示されることになる。したがって、この勘定は1907年6月30日以降、利益からの充当金による支出にもとづく財産原価を示し、「No. I—B, 1907年6月30日以降の軌道及び設備」勘定で報告された金額に含められるべきであるとしている。取替の場合、旧設備の取替コストを上まわる新設備のコストの超過部分は、設備勘定へチャージされる。この取替コストは営業費用へチャージされ、その超過額が設備勘定に加えられるとしている。

当時、一般に行われていた実務は、設備の生命が終るときまでに減価償却の見越計上の準備をするため、営業勘定へ借記し、「取替勘定」へ貸記する方法であった。新しい設備が購入されたとき、この勘定の貸方を等しくするために必要な金額が「取替勘定」へ借記され、その差額が増設及び改善、あるいは資本へチャージされるのである。この方法は、繁栄している年度のみに減価償却を準備する方法よりはるかに望ましいのである⁽²⁰⁾。

修正原則の方法と当時の実務で行われていた方法から、維持・改良の会計は減価償却の見越計上を設定して、更新に備えていたといえる。この方法は、鉄道会社の会計実務が修正原則に従ったために広く普及したと考えられる。しかしながら、この減価償却の方法によれば、設備の維持費は営業費用へチャージされるはずであるが、すなわち、最終的に旧設備を新設備に取替えることを要求するために当該新設備のコストは営業費用へチャージされるはずであるが、反面、

(20) J. F. Calvert, Depreciation in Railway Accounting (*Journal of Accountancy*, August, 1908) p. 232.

(19) *ibid.*, P. 97.

設備をできる限り低い水準で使用することも容認してしまう。この場合には、少しあとで当該新設備のコストを営業費用へチャージすることなく「増設及び改善勘定」へチャージしてしまうのである。このようにして資本化を可能ならしめるのである。⁽²¹⁾このことは、同時に秘密積立金の存在を正当化することになる。⁽²²⁾

次に、この減価償却に関する規定は、修正原則の「営業準備金」において設備と路線及び建物を対象としているが、実質的に、設備のみに適用していることは明白である。それゆえ、ルール、枕木などに対する適切な方法が与えられていない点で矛盾しているといえる。⁽²³⁾

第3番目として、増設及び改善は、利益か資本のいずれかへチャージされるべきであると規定されているが、保守主義の面から考えて、利益に対してチャージさせることが望ましいと思われる。この点に関して、アクワース (W. M. Acworth) は、次のように述べている。⁽²⁴⁾

「我々は、そこで、一般大衆や株主のようにすべての利害関係者が年次利益に対して修繕及び更新（すなわち、減価償却）ばかりでなく、増設及び改良の、更に多分偶発事項として述べられるであろうものの実質的な合計を自由にチャージすることによって最も助けられるという結論に達する。換言すれば、全体利益のうちどの部分が純利益であるかという現実のテストは、財産の物的な実体が十分に維持されているかどうかではなく、企業の収益力が全体として維持されているかどうかである。そしてモラルというものは、会計人の見地から、後者の目的が次のことを十分に保

証してからにすぎないと思われる。すなわち、貸借対照表に繰越されるべき純利益の現実の実体が存在するということである。公共性 (publicity) の見地から、単なる物的な取替の見出しのもとで、その他の支出クラスと分離するさい、確かに便益はある。現実の特徴は、両方のクラスが本質的な事柄において等しく純利益からの控除であるということである。」

以上の考察から、この修正原則は、設備に対して減価償却を、その他に対して取替を適用するように考えられていたと思われる。減価償却の問題は、それ以前から論争されていたテーマである。⁽²⁵⁾その解決策の1つとして、商業規制法の修正が1906年に行われたといえよう。この修正原則にはいくつかの問題点が存在していたけれども、当時の輸送業全般に与えた影響は大きく、「会計原則」と同等の機能を果し、更なる議論を引き起したと考えられる。しかしながら、この規定は、1914年7月1日まで修正されなかったのである。⁽²⁶⁾したがって、1900年頃の維持・改良のための会計は、州際商業委員会の規制下における会計規定を中心として思考されており、単なる更新のみの時代から減価償却の思考をも導入した変革期であったといえる。

おわりに

1900年頃の鉄道会計において、維持・改良の問題はかなり重要な位置を占めていた。種々の議論がなされていたが、維持・改良に関する用語さえ統一した見解はなく、その会計の対象も不明確であった。その結果として、更新と減

(21) Herbert G. Stockwell, *op. cit.*, pp. 98-99.

(22) Henry C. Adams. Railway Accounting In Its Relation to the Twentieth Section of the Act to Regulate Commerce (*Journal of Accountancy*, October, 1908) pp. 391-392.

(23) *ibid.*, p. 388.

(24) William M. Acworth, Railroad Accounting in America vs. England (*North American Review*, March, 1910) p. 336.

(25) M. P. Blauvert, Railroad Accounting Under Government Supervision (*Journal of Accountancy*, June, 1908) p. 84.

(26) William E. Hooper, *Railroad Accounting* (D. Appleton & Co., 1915) p. 85.

R. A. Weston, Railroad Face Complex Problems in Accounting (*American Account*, September, 1928) pp. 16-17.

価償却を混同した議論を展開しているところに特徴を見出すことができる。更に、経営管理者たちの財務政策と密接に関連するために複雑化してくる。

1906年商業規制法セクション20の修正が重大な影響を及ぼしたのは、州際商業委員会が当時の鉄道会計を完全に規制したためである。この修正原則が設備に対して減価償却をはじめて規定したが、営業費用へチャージさせることなく増設及び改善勘定へチャージする方法を経営管理者に容認したことなど、いくつかの問題点を残したのである。しかし、減価償却を費用へチャージさせることによって将来の更新に備えようと考えたことは注目すべきである。このように、1900年頃の維持・改良のための会計におい

て、この規定が中心的な役割を果たしたのは明らかである。

本稿の目的は、当時の鉄道会計において、維持・改良がどのように考えられていたかを明らかにすることである。州際商業委員会の規制が更新論思考から減価償却思考へと会計思考を拡大させたことは、顕著な特徴であるといえる。1910年代になると、この傾向は更に強まり、減価償却が明確化されるのである。このような状況下で、維持・改良の会計は当時の資金計算書作成に対して、必ず直接的にあるいは間接的に影響を及ぼしていると考えられる。それゆえ、それらの研究が総合的になされる必要があり、今後の課題として残されるのである。