

1910年代のアメリカ鉄道会社における「評価」について

澤 村 隆 秀*

On the Evaluation of Railway Companies in America about 1910's

Takahide Sawamura

目 次

はじめに

I. プロティの「評価」

II. 評価問題と会計規制

おわりに

はじめに

アメリカにおいて、会計は1880年代以降急速な発展を遂げたといえる。州際商業委員会(Interstate Commerce Commission)が組織され、鉄道会社の規制を行ったことが大きな影響を及ぼしているのである。この規制は会計規制を含んでおり、統一会計づくりをめざしていた。1907年には州際商業委員会をうみだした法律である商業規制法(Act to Regulate Commerce)のセクション20が修正された。このとき、それ以前から議論されていた減価償却に関する規定がはじめてなされたのである。⁽¹⁾ したがって、商業規制法の修正によって、鉄道会社の会計はかなり整備されたといえよう。

しかしながら、この修正においても鉄道会社の財産に関する評価は何も触れられていない。

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

すなわち、「取得原価(historical cost)」に基づくべきか、あるいは「市場価値(market value)」に基づいて評価されるべきであるかということである。1910年代になると、このような財産の評価に関する種々の議論が活発になされるようになる。その中核をなすと考えられるものは、公正価値(fair value)が何であるかという問題である。これに加えて、財産の減価をどのようにとらえるかによっては、減価償却もまた関連してくる。このような財産の評価に対して、1913年の財産評価法(Valuation Act)を通じて、会計規制が行れるのである。

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。鉄道会社の財産の評価がどのように考えられていたかを明らかにすることは、この資金計算書の成立を研究するうえで有用である。種々の鉄道会社が資金計算書を作成するとき、あるいは種々の鉄道会社の資金計算書を分析するときの重要な背景となるからである。そこで本稿では、1910年代のアメリカ鉄道会社の財産に関する評価問題に重要な影響を及ぼしたと考えられるプ

(1) 商業規制法の1907年の修正について、筆者は既に考察している。

拙稿「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——」中部大学経営情報学部論集 第2巻第2号、昭和61年10月。

ロティ (Charles A. Prouty) の評価思考に焦点をあてながら、評価がどのようにとらえられているかをみとめることにする。このことから、1910年代のアメリカ鉄道会社における財産の評価思考が明らかにされると考えられる。

I. プロティの「評価」

1910年代になると鉄道会社における財産の評価は、急速に脚光を浴びるのである。とくに活発な議論がなされたのは1913年以降であるといえる。州際商業委員会 (Interstate Commerce Commission) 及び連邦政府をはじめとして、様々な機関で、この問題に取り組み始めたからである。しかしながら、この評価の議論は広範囲に及んでおり、非常に困難な問題であった。ニューヨーク弁護士団 (New York Bar) のリッジス (Royal E. T. Riges) は、この点に関して、次のように述べている。⁽²⁾

「1913年3月1日に調印したとき、タフト (Taft) 委員長によって州際商業委員会に課せられたもので、これ以上大きな仕事が行政組織 (administrative body) に課せられたことはかつてなかった。そして、多くの人々が合衆国におけるすべての輸送業者の委員会による評価を規定する州際商業法 (Interstate Commerce Act) に対する修正を議論した。輸送業者の評価は、土地、ターミナル、鉄道用地、家畜囲い場、トラック、道床、建物、工場、設備、工具、消耗品及び鉄道会社におけるすべての他の物的財産を評価する無限の労働は別として、最も当惑させ、かつ重要な技術的、経済的、そして法的な問題の考察を含んでいる。それらの問題は賢明な成果が議会へ提出されうる前に、委員会によって解決されなければならない。技術的な問題は、ある特定のテーマに関して技師の間で一般に行われている表面上無限の思考のため、困難になるであろうけれども、法的な問題の解決、すなわち、

準経済的 (quasi-economic) な問題と適切に呼ばれているものは、最終的な評価を決定するうえで非常により重要となるであろう。」

評価の問題は州際商業委員会に課せられた仕事であり、単なる物的財産の評価のみでなく、技術的、経済的、そして法的な側面をも含むことが指摘されている。とくに、技術的な問題の解決を困難である考え、法律上の問題の考察が重要であるとしている点は注目すべきである。したがって、州際商業委員会が鉄道会社に強力な影響を及ぼしていたため、評価の問題に対しても中心的な役割を果たしたことは明らかである。

この州際商業委員会が評価の問題を取り上げようとしたとき、大きな影響を及ぼした人がいる。それは、プロティ (Charles A. Prouty) である。プロティは、州際商業委員会に17年間奉仕したのち、この問題を解決するために退職している。この点について、1913年のレールウェイワールド誌上で次のように紹介されている。⁽³⁾

「今月中の物的評価活動における大きな展開は、この仕事の領域で排他的な注意をするために、州際商業委員会の一員であるチャールズ A. プロティの退職の知らせであった。全体の物的評価計画がこのとりきめによって莫大な公益 (gain) をもたらす一方で、州際商業委員会は最も有能なメンバーの一人を失った。そして鉄道会社は、強力でかつ適格な人物として誰かが彼のポジションに任名されるであろうということを望みうるにすぎない。

プロティは、州際商業委員会に奉えた17年間に、最も有能でかつ最も精励な職員 (working officials) の一人として知られるようになった。プロティは共和主義者である。民主党の最高行政官 (Chief Executive) が、彼の辞職したいという願望にもかかわらず、委員会に彼を強くとどまらせようとすることは、彼の誠実さと有能さに対する注目すべき賛辞を意味する。

(2) Royl E. T. Riges, Some legal problems of railroad valuation (*Columbia law review* Nov., 1913) p.567.

(3) Physical valuation (*Railway World*, Nov., 1913) pp. 904-905.

また、ウイルソン大統領(President Willson)の方では、この国の福祉に対する政策を高めようとする意向を意味するのである。」

プロティは州際商業委員会の要職にあり、委員会の内部のみならず、外部からも高く評価されていた。評価の問題に対して、プロティは最も影響力をもつ人の一人であると考えられる。それゆえ、彼の考え方が重要になってくることはいうまでもない。そこで、プロティの考え方を中心にして検討をすすめることにする。

評価は技術的な仕事のみでなく、社会的、経済的、法的、そして政治的な問題を含むので、その解決のためには鉄道会社の資料を入手することが必要になる。換言すれば、公正な価値を決定するためには、できるだけ多くの資料を収集しなければならないのである。このための調査は数ヵ月の準備作業を経て、1914年7月1日に開始され、4年から6年の間に結論を出すべきであるとしている。これに必要とされるコストは、技術的な部分でマイル当り15ドル、会計及びその他の部分でマイル当り10ドルかかると判断した。全体で250,000マイルであるから、単純計算では6,250,000ドルに達する。しかしながら、評価の仕事は各鉄道会社でも行われており、その中には委員会では行うことができない問題も含まれている。すべてを考慮すると、少なくとも、マイル当り50ドル、すなわち全体で12,000,000ドルを必要とする。この金額は、当時のアメリカにおける鉄道会社の資本化が約20,000,000,000ドルであり、それらの有価証券の現在市場価値が14,000,000,000ドルから15,000,000,000ドルの価値であると見積られていることからみて、確認された価値の0.1%から0.05%の間を越えることはできないとしている。

プロティは、このようなインプットに対して得られるアウトプットについて、投資家及び一般大衆の保護を強調しながら次のように述べている。⁽⁴⁾

(4) Charles A. Prouty, Federal evaluation of railroad (*Engineering record*, Feb. 21, 1914) p.229.

「投資家は均整のとれた状態の必要な部分であり、公的な権威からしばしば保護を必要としている。賢明なつもりで投資家が、投資意志決定のさい、だまされないということと、いったん意志決定を行ったとき自分の投資の価値が不適当に破壊されないということを見きわめることは、合理的な範囲内で政府の義務である。鉄道投資において、一般大衆は更に直接の利害関係をもつ。鉄道証券が、丁度、投資大衆を引きつけるのに比例して、財産に対して必要な改良を行うための現金(money)を獲得することが鉄道会社にとって可能となる。便益は何であろうと、鉄道会社の信用は間接的にサービスを供給するコストを引き下げ、それによって一般大衆の便益に慣れてしまうのである。そこで、すべての投資家は確かな情報源から自分の投資の正確な特徴をいつ知りうるか、財産を再取得するためにはどれだけコストがかかるであろうか、その財産はどのような効率の状態で維持されているか、とりわけ、鉄道会社として用いている財産の価値は何であるかということが、現在、存在しない確実性と永続性の要素を鉄道証券に注入するのである。」

評価の問題を解決するために多額のコストと年月を費すことになるであろうが、それによって得られるものは投資家に対する保護と鉄道会社にとっての資金調達の容易さであると述べている。このことは、とくに重要である。1910年代に既に考慮されていたからである。

また、料金設定を適正に行うためには、財産の価値を明らかにしなければならない。そして、鉄道会社間の競争状態をも考慮しなければならない。プロティは、このような料金設定の見地から、公正な財産の評価を取り上げようとしたのである。したがって、種々のすべての資料が収集されて、はじめて正確な結論を導き出すことができると考えたのである。このとき、中心となる問題が、財産の価値であることはいうまでもない。このような状況の下で、従来か

ら重視されていた再取得原価(cost of reproduction)の検討を試みたのである。

再取得原価は、公正な価値(fair value)の評価と密接に関係する。この評価の方法に関連する公的な意見表明が、はじめてなされたのは1898年の有名なスミス対エイムス事件(Smyth v. Ames)の判決であり、原初原価(original cost)以外の価値に基づいて評価する方法もまた示されたのである。これについては、ロイヤル E. T. リッジスの論文の中で引用されており、次の通りである。⁽⁵⁾

「われわれは、しかしながら、法的な強制の下で鉄道(highway)を維持する企業によってチャージされる料金の合理性に関する全ての計算の基礎は、公共の便益のために用られている財産の公正な価値にならなければならない。そして、その価値を確めるために、建設の原初原価、永久的な改良に支出される金額、その社債及び株式の金額ならびに市場価値(market value)、建設の原初原価と比較されるような現在原価、法令によって規定される特定料金の下で考えられうる財産の収益能力、そして営業費用を満たすために必要とされる合計額が考慮中の全てのことがらであり、各々の場合に適切でかつ正確になるようにウェイトをおかれるべきである。われわれは、財産の価値を決定するさい考慮されうる他のことがらが存在しないであろうということをいえないのである。会社がたずねる権利があることは、公共の便益のために採用するものの価値に対する公正な回収である。他方、公共が要求する権利があることは、合理的に価値のある提供されるサービスを越えて、公共の鉄道(public highway)の利用のために強要されないということである。」

このとき、ブライアン(William J. Bryan)は、鉄道会社の価値の評価が物的財産の再取得原価に

(5) Royal E. T. Riges, *op. cit.*, p.571. Smyth v. Ames (1898) 169 U.S. 466, 546.

基づくべきであると熱心に主張している。⁽⁶⁾ このことから、原初原価のみに基づく評価では不十分であり、更に広範な評価が用られるべきであるということが明らかになる。そしてまた、メイ(George O. May)は、このスミス対エイムス事件について次のように述べている。⁽⁷⁾

「新しく創設された諸規制委員会は、公益事業規制の分野で、原価に対して価値の優位を確立した、あの有名なスミス対エイムス事件(Smyth v. Ames, 169 U. S. 466)で、ブライアン(William Tennings Bryan)とその同調者によって彼らの前任者たちが押しこめられてしまった、束縛から逃れようという努力において、会計規制の変化が、自分たちのために役に立つかもしれないということを速かに認めたのであった。彼らは、将来の「評価増」を禁じ、過去の「評価増」を削り去ったのである」

これらのことから、スミス対エイムス事件は、原初原価に基づく評価よりも価値に基づく評価の重要性を示したということがいえる。再取得原価は、1898年のこの判決に端を発しているのである。

このように、評価基準を何に基礎づけるかということが問題となってくる。たとえば取得原価を基礎とする場合、鉄道用地を政府あるいは民間の善意によって贈与されたとき、その土地の評価額は誰に帰属するか、そしてその課税をどうするかということを考えれば明らかである。また、土地以外の場合も考えられるであろう。それゆえ、再取得原価あるいは減価償却のみの金額が重要になる。これらの要素を考慮して、はじめて公正な評価が可能になるのである。そこで、プロティは、とくに①新しい再取得原価(cost of reproduction new)、②減価償却を差し引

(6) *ibid.*

(7) George O. May, *Financial Accounting, A distillation of experience*, reprinted (Scholars book, 1972) p.39. 木村重義訳『G.O.メイ財務会計——経験の蒸留——』同文館、昭和45年、42頁。

いた再取得原価 (cost of reproduction less depreciation), ③財産の原始投資額(original investment in the property), そして④その投資の沿革(the history of that investment)が重要であると考え、次のように述べている。⁽⁸⁾

「料金形成目的のために鉄道会社の価値が、これまでずっと明確に定義されていないということは真実をもっていえるであろう。しかし、裁判所、委員会及び経済学者がこの問題の決定のために一定の事実を整理しなければならないという意見で一致しているということは、また真実なのである。そして、それらのうちの主なものは、新しい再取得原価、減価償却を差し引いた再取得原価、財産の原始投資額、そしてその財産の沿革である。これらの事実は、価値が決定されうる以前に保持されなければならない、現在、政府によって収集されている。」

以上のことから、プロティの評価思考は、料金設定を前提としており、その場合、財産の価値の評価を中心的な課題としていることが明らかになる。そして、プロティは、再取得原価、減価償却を控除した再取得原価、原始投資額及び当該財産の沿革に注目し、多くの資料の収集がまず必要であると考え、それらに基づく財産の価値の評価のみでなく、鉄道会社における競争状態をも考慮した総合的な問題の解決が有効であると考えていたのである。このとき、必要とされるコストを重視している点もまた注目すべきである。なぜ、1910年代の鉄道会社の評価がこのように展開されるようになったかを明らかにするためには、更に、このプロティの評価と会計規制との係りを考察しなければならない。当時、評価の問題は、法律上の問題として一般的に受け入れられていたからである。

II. 評価問題と会計規制

プロティが、評価の問題を、とくにその法律的な側面を重視しながら解決しようと試みていることは、これまでの考察から明らかである。1910年代に、この評価に対して直接的な会計規制が加えられ、議論が展開されたのも事実である。プロティもまた、こうした会計規制をめぐる法律上の観点に立脚し、評価の重要性を認めた一人であるといえる。したがって、1910年代の評価の考え方を明らかにするためには、会計規制との関連について考察する必要がある。

当時の評価に最も影響を及ぼしたと考えられるものは、1913年3月1日の財産評価法(Valuation Act)である。この法律は、州際商業委員会に対してアメリカにおける鉄道会社のすべての財産の評価を要求したものである。この点に関して、ワシントン(Washington, D. C.)の弁護士であるプラム(Glenn E. Plumb)は、次のように述べている。⁽⁹⁾

「州際商業委員会は、現在、1913年3月1日の財産評価法の規定の下で、合衆国における鉄道会社のすべての財産の評価を行うことに従事している。ジョージア州とアラバマ州でおよそ 600マイルの鉄道を運行させているアトランタ、バーミンガム アンド アトランティック レールロード カンパニー (Atlanta, Birmingham & Atlantic Railroad Company)は試験的な評価が行れた最初の鉄道会社の1つである。そして、この会社は、テキサス ミッドランド レールロード カンパニー (Texas Midland Railroad Company)とカンサス シティ サザン レールロード カンパニー(Kansas City Southern Railroad Company)と共に、この巨大

(8) Charles A. Prouty, Why the valuation should not be discontinued (*Railway age*, Jan. 1, 1915) p.8.

(9) Glenn E. Plumb, Legal basis for the valuation of railway properties advanced by the organized employees of steam railroad; a summary of the brief filed on behalf of the four brotherhood of railway employees. (*Utilities Magazine*, May, 1917) p.10.

2に、土地に関して、(a)取得原価(original cost), (b)現在価値(present value), (c)土地収用(condemnation), 購入(purchase)及び損害賠償(damages)の取得原価ならびに現在原価が確認されるべきであるということが規定されている。第3に、その他の目的のために保有されるすべての財産の目録、その取得原価及び現在原価については同一の分析を含む。第4に、組織の沿革、株式の発行及び同種の問題。そして第5に、各輸送業者によって受け取られた鉄道用地を含むすべての贈与、寄付に関する報告書。

この連邦議会制定法(Act of Congress)に対する応諾は、必然的に、財産の各項目とそれに加わるすべての価値の要素について非常に包括的な分析になるので、1つの基準が未だ未解決の多くの諸問題を決定するために提供されるであろうということを少しも疑わないのである。」

このジャーゲンセンの議論から、財産評価法に基づいた評価の考え方をまとめると次の通りである。

(1)各財産項目

- ①詳細な目録の作成
- ②確認事項
 - Ⓐ取得原価
 - Ⓑ新しい再取得原価
 - Ⓒ減価償却を差し引いた再取得原価
 - Ⓓ分析

(2)土 地

- ①確認事項
 - Ⓐ取得原価
 - Ⓑ現在価値
 - Ⓒ土地収用、購入及び損害賠償の取得原価ならびに現在原価

(3)その他の目的のために保有されるすべての財産

- ①財産目録の作成
- ②確認事項
 - Ⓐ取得原価

Ⓑ現在原価

Ⓒ分析

- (4)組織の沿革、株式の発行及び同種の問題
- (5)贈与、寄付(鉄道用地を含む)に関する報告書

とくに、土地に関する評価を重視していることに注目すべきである。土地は、当時の鉄道会社において、全財産の総合計の約30%を占めるほどであったからである。⁽¹⁵⁾ そして、これらのうち、(1)各財産項目、(2)土地、そして(3)その他の目的のために保有されるすべての財産において、取得原価のみならず、新しい再取得原価や現在原価を挙げている点にも注目すべきである。これは、財産の価値の上昇が当時の重要な背景にあったことを示すであろう。それゆえ、取得原価に基づく評価のみでは不十分であったと考えられていたのであろう。しかしながら、この取得原価や新しい再取得原価について、プラムは次のような議論を展開したのである。⁽¹⁶⁾

この財産評価法が州際商業委員会に確認すべきであると要求したことは次の4つである。

- (1)取得期日を示した財産の取得原価
- (2)新しい再取得原価
- (3)減価償却を差し引いた再取得原価
- (4)存在すると明らかになるようなその他の価値の要素

これら4つのうち、とくに問題となるのは(1)取得期日を示した財産の取得原価である。財産の取得に関する全ての記録が、各鉄道会社において完全に保存されていなかったからである。

(15) Item of land in federal valuation (*Railway review*, Nov., 7, 1914) p. 573.

Item of land in federal valuation (*Railway review*, Nov., 14, 1914) p. 597.

(16) Glenn E. Plumb, *op. cit.*, p. 10.

(17) この取得原価の不正確さについては、次の文献にも述べられている。

No attempt yet to fix price in federal valuation (*Engineering record*, Jan. 8, 1916) p. 42.

な仕事に用られる評価方法の客観的な例示 (clinical demonstrations) として役立つように委員会と輸送業者によって選ばれたのである。」

このように、州際商業委員会は、財産評価法の下で、アトランタ、バーミンガム アンド アトランティック レールロード カンパニー、テキサス ミッドランド レールロード カンパニーとカンサス シティ サザン レールロード カンパニーの各鉄道会社に対して試験的な評価を試みたのである。⁽¹⁰⁾

この財産評価法に基づく評価に関する議論が、ミネソタ州セントポールの市民技術者協会 (Civil Engineers' Society) のメンバーであるジャーゲンセン (D. F. Jurgensen) によってなされている。彼は次のように考えたのである。⁽¹¹⁾ ノーザン パシフィック、グレート ノーザン、アンド ミネアポリス & セントルイス レールウェイ システム (Northern Pacific, Great Northern, and Minneapolis & St. Louis Railway system) の総資本化は、ミネソタ州に限定した場合、活動開始時で596,041,096.66ドルであった。新しい再取得原価は、931,396,422ドルであり、156.26パーセントに達している。アメリカにおける鉄道会社の総資本化は18,890,850,293ドル (プアーズ マニュアルによれば) であり、その156パーセントは29,518,842,667.84ドルとなり、10,627,992,374.84ドルの増加を示している。

(10) アトランタ、バーミンガム アンド アトランティック レールロード カンパニー、テキサス ミッドランド レールロード カンパニー及びカンサス シティ サザン レールロード カンパニーの試験的な評価に対する報告は、1910年代中頃から詳細に行われている。それらの報告を取り上げたもののうち、いくつかを列挙すれば次の通りである。

H. C. Phillips, Developments in railway valuation (*Railway review*, Feb. 17, July 14, Nov. 10, 1917, Jan. 19, 1918) pp. 224-226., pp. 44-48., pp. 586-588., pp. 88-93, 100. Railroad involved protest against first two tentative valuation reports (*Engineering review*, sept. 20, 1913) pp. 891-892.

(11) D. F. Jurgensen, State official co-operation to secure proper valuation under act of congress March 1, 1913 (*Journal of the association of engineering societies*, July, 1913) p. 55.

それゆえ、料金設定の基準として用られるべき評価は、現在の資本化と新しい再取得原価との関係がほぼ等しくなるように行うには若干の問題があると考え、再取得原価が望ましい評価基準であるとした。⁽¹²⁾

更に、彼は個人的な利害関係者を保護するために評価が重要であると考え、輸送業者は、料金か、あるいはもし政府によって接収されるならば当該財産に対して支払われる価格のいずれかを基礎とすべきであるとした。そして、巡回裁判所 (circuit court) ⁽¹³⁾ によって容認された年間回収額は、かつての資本化と新しい再取得原価の差額を基にして彼が考えた7%で計算すると743,000,000ドル以上になる。

これらのことから、ジャーゲンセンは、連邦議会制定法である財産評価法がすばらしいものであるとして賛辞を呈しながら、その内容を次のように述べている。⁽¹⁴⁾

「この法律は、第1に、実際の財産の各項目に関する詳細な目録 (inventory) と、それぞれについて (a) 取得原価 (original cost), (b) 新しい再取得原価 (cost of reproduction new), (c) 減価償却を差し引いた再取得原価 (cost of reproduction less depreciation) 及び採用された方法と価値の相違に対するすべての理由の分析が確認されるべきであるということを規定している。第

(12) この点については、ミネソタ料金事件 *Simpson v. Shepard* (1913) 230 U.S. 352 の判決の影響を強く受けている。この事件を取り上げた文献としては、たとえば次のものがある。

Railway evaluation and depreciation; Minnesota rate case decision (*Engineering record*, June 21, 1913) pp. 687-688.

(13) 巡回裁判所 (circuit courts) とは、(イ) 管轄区域内の諸地に巡回して開延する裁判所、(ロ) 民事事件で第一審の管轄権をもっていた米国連邦の裁判所のことである。1911年廃止され、地方裁判所 (District Courts) に、その管轄権は併合された。

高柳賢三、末延三次 (編集代表) 『英米法辞典』有斐閣、昭和56年、76頁。

(14) D. F. Jurgensen, *op. cit.*, p. 56.

したがって、何らかの見積りの要素が介入してくるようになるであろう。⁽¹⁷⁾ (2)新しい再取得原価は、必然的に1914年6月30日の土地の評価額を示すことになる。また、(3)減価償却を差し引いた再取得原価は、3～4年前の価額によって決定されるような材料、設備、そして労働の原価を含むであろう。いずれの場合にも見積りに基づくことは明らかである。しかも、相当な価値の上昇分を含むのである。

このプラムの議論から、取得原価と新しい再取得原価のいずれも、見積りの要素が混入してくるということが明らかになる。とくに、取得原価に基づく場合でさえ、見積りが介入してくることは、評価の困難さを示しているといえる。また、ここでは、財産が全く区分されていないことに気づくのである。これは、論文が発表されたのが1917年であることから、財産評価法の内容を要約し、問題となるべき取得原価や新しい再取得原価を強調したかったためであろうと推測される。

財産評価法に基づく評価の議論は、詳細な財産目録の作成と、取得原価のみならず、価値の上昇を考慮するために、新しい再取得原価や現在価値というような時価概念に基づく評価を重視しているといえる。会社組織の沿革や鉄道用地等の贈与、寄付についても考慮していることから、総合的な評価を意図していたといえよう。

この考え方とさきに示したプロティの考え方は、極めて類似しているのである。プロティが重視したものをもう一度繰り返すと次の4つである。

- (1)新しい再取得原価
- (2)減価償却を差し引いた再取得原価
- (3)財産の原始投資額
- (4)その投資の沿革

ここで挙げられた4つ項目は、財産評価法に基づいて議論されたものにすべて包括されている。プロティがそれらに関する多くのデータの収集⁽¹⁸⁾を強調している点は、この連邦議会制定

法である財産評価法に対する応諾が、財産の各項目とそれに加わるすべての価値の要素の包括的な分析であると考えられていることから明らかである。したがって、プロティが、この評価の仕事を極めて重大なものであると考え、それを解決するために、多分6年以上そして12,000,000ドルのコストがかかるであろうが、これによって得られる便益がこれらのコストを引き下げると考えたのは十分に理解できるのである。⁽¹⁹⁾

以上の考察から、1910年代のアメリカにおける鉄道会社の財産の評価問題は、州際商業委員会に課せられた最も重大な仕事の1つであり、プロティの評価思考がその中心的な役割を演じていたといえる。しかし、明確な結論を出すに至ってなかったのである。このとき、1913年の財産評価法が強く影響を及ぼしていたことはいうまでもない。換言すれば、財産評価法に基づいて行う評価の実行可能性をめぐる活発な議論がなされていたのである。それゆえ、当時の鉄道会社の財産の評価思考は、この法令を基礎としながら展開されていたと考えられる。

おわりに

1910年代におけるアメリカの鉄道会社の財産評価は、州際商業委員会に課せられた最も困難な問題の1つであった。州際商業委員会及び連邦政府をはじめとして、種々の機関がこの問題を解決しようと試みたのである。その中で、プロティは大変重要な地位を占めており、当時の評価思考に強く影響を及ぼしたのである。とくに、

(18) データの収集に関しては、地図、計画書、契約書、報告書、文書、記録及び論文、あるいはそれらの写しもまた有効であるという議論がある。

Objects to the Interstate commerce commission specifications for maps profiles for railroad valuation (*Railway and engineering review*, sept. 20, 1913) pp.891-892.

(19) この調査に必要とされるコストは、1917年6月30日までに、既に、およそ政府は9,000,000ドルそして輸送会社は16,660,000ドルに達していたのである。

H. C. Phillips, Development in Railway Valuation (*Railway review*, Jan. 19, 1918) p.93.

彼は料金設定を適正に行う目的のために、新しい再取得原価、減価償却を差し引いた再取得原価、財産の原始投資額、そしてその投資の沿革を重視していた。それゆえ、できるだけ多くの資料を収集することが必要であると考えた。そして、財産の評価のみならず、鉄道会社の競争状態をも考慮した総合的な問題の解決が考えられたのである。このとき、必要とされるコストや年月についても、かなり重視されていたことも大きな特徴の1つであるといえよう。

このようなプロティの評価思考の背景の1つとして、1913年の財産評価法をあげることができる。この法律をめぐる議論でも、取得原価をはじめとして、新しい再取得原価、減価償却を差し引いた再取得原価、そして現在原価というような価値の上昇を考慮した考え方がみられたからである。他方、これらの評価に対して、各鉄道会社による見積りという不確実な要素が存在するということが指摘されている。

これらのことから、プロティの評価思考もまた、この財産評価法の影響を受けながら展開されており、非常に困難な問題であるということができよう。そして、この問題の解決について、プロティは1920年に結論を出すべきであるとして、1918年12月12日から12月14日までワシントンで開催された全国鉄道委員協会（National Association of Railway Commissioners）の年次大会で、12月13日に次のように述べている。⁽²⁰⁾

「私は、評価の仕事がどれだけ進んだかを1年前にあなたに告げた。私は、そのときよりも進歩していること、そして我々の仕事にこの戦争の影響が及んでいることを、今日まさに一言あなたに告げたい。私は——自分がかつて述べたことを顧みないとはいえ——評価局（Bureau of Valuation）の現場の作業が1920年1月1日に完成されるであろう。すなわち、平均して1年と何ヵ月かの間に、我々の現場の仕事を事実上完成すべきである。この戦争は、我々の現場の仕事とオフィスの仕事の両方を大変ひどく妨げた。これまで我々の現場

の仕事を妨げたのではなく、私がこの予測を良好に行おうとずっと期待しつづけたことを妨げたのである。我々は、平均して1920年1月1日に、技術部門における現場の仕事を完了すべきである。ある分野では、それ以前に完了するであろう。他の分野では、それ以後になってはじめて完了するであろう。しかし、平均してそのときまでに終結するのである。」

このように、この問題の解決は、第1次世界大戦（World War I; 1914-1918）の影響によってかなりの長期化を余儀なくされながらも、1920年に完了すべきだと述べられている。そして、1910年代の後半に入ると、更に詳細な議論が展開されるようになるのである。それゆえ、1910年代の鉄道会社における財産の評価は、評価思考の模索の時代であったといえる。

(20) F. H. Lee, Developments in federal valuation of the railroads (*Railway review*, Dec. 21, 1918) p.868.