

# アメリカにおける貸借対照表の一流流

— ボルチモア・オハイオ鉄道会社の会計報告書 —

森 川 博

## 目 次

- I 問題になるのはなぜか
  - II 1832年のボルチモア・オハイオ鉄道会社の利益計算体系
    - 1. 収支記録と利益計算
    - 2. 認められるべきその意義はなんだったろうか。
  - III それでは、資金収支と損益計算だけでやっていくのか。そうではない。
    - 1. 1833年報告書
    - 2. 1836年報告書 変化をみせてはいるが、混乱がある。
    - 3. 1840年報告書はおおしく変化した。
  - IV 貸借対照表の登場と性格確認
    - 1. 1845年報告書
    - 2. 1853年報告書の勘定報告書
- むすび

## I 問題になるのはなぜか

### 1. 現在の会計理論・制度上の貸借対照表の位置

会計の機能は損益計算にある。正確な損益計算の結果、財産表示ができなくてもよい。これが現代会計理論の立場である。この理論をつきつめて到達したのが、ペートン・リトルトンの会社会計基準序説である。<sup>1)</sup>

この場合、正確なという規定の内容は、原価配分による費用とそれに対応する収益による利益計算を指す。あくまでも原価を配賦するのであって、時価ではない。そこから未実現利益は計上しない。いいかえれば、評価益は計上しない

ということになる。

制度もこの点では理論と同じ次元にあり、矛盾はない。ただし、次元は同じだが、領域は評価損まで拡大している。未実現のものは計上しないとしながら、損失については、未実現のものをも計上するという論理不整合を起こしている。保守主義を認めているからである。

ではあるが、貸借対照表が財産価値表示ができていないという現実、その現実を是とする会計論理は、その首尾一貫性を保っている。

## 2. 理論・制度と慣行の間に矛盾がある。

持分計算の必要はどこからでてくるか。かって、フローレンスの商会では財務諸表が組合員の持分をしめすために必要であった。そして損益の決定と分配はこの貸借対照表にもとづいて行なわれた。<sup>2)</sup> 組合員の出資を上回る資金の必要には、借入れがある。そうなると債権者の持分計算すなわち債権者への支払担保力計算とその表示が問題となる。貸借対照表が会計の中心に位置し、社会的な課題に対応する。各国の商法とその評価規定が論議をよび、会計学が生れて来る。前世紀の末のことである。その後、会計の役割は大きくかわり、いわゆる債権者のための会計から、投資家のための会計へと移行した。

このような意味では、今日の貸借対照表は機能していない。しかし経済世界のなかでの慣行ないし企業の実務ではどうかを考えて見ると、いわゆる含み益問題が、厳然と存在している。含み益は担保能力をもち、現に、企業財務の上では、借入金額の増加として現実に機能している。それが機能する場での財務諸表の役割、なかでも貸借対照表の機能は、現行会計理論と制度のなかでの機能とおおきく異なっているとみられる。

現実には作成されて、存在しているが、この財務報告書は、現在の理論、制度の上では、必然的に作成されるものではなく、いわば陰の報告書である。

## 3. 会計理論と簿記原則

しかし振返って見るまでもなく、複式簿記原理は貸借対照表と損益計算書の同時作成、対等の意味を示している。この2つの作成は複式簿記原理にもとづ

いてやるかぎり必ずできる。そういう意味で、同時・対等である。しかしその解釈になると、両表の軽重が問題となる。たとえば財産価値の表示という解釈をするとすれば、たちまち対等意義が分れて来る。対等になることもありうるが、しかし、それは貨幣価値一定の前提があつてのことである。貨幣価値変動つまり物価変動を前提にすれば、状況が変わる。財産価値の時価表示を徹底すれば、損益計算書は不用となる。時価を排して原価基準で徹底するならば、損益計算書が主となり、貸借対照表は単なる補足資料となる。

#### 4. アメリカにおける財務諸表間の重点移動とその背後のアメリカの慣行

1929年大恐慌による証券市場の構造変化の明確化による重点移動。貸借対照表から損益計算書へ。この構造変化は、すでに第1次世界大戦後の経済繁栄のなかでおこっていた。大衆株式所有が企業資金集中の中心となっていた。それが大恐慌で機能停止になったので、投資家保護が社会的要請となりえたのである。重点移動のまえは、貸借対照表に重点があつた。それは1930年以前のいわゆるヴェリフィケーションVerification of Financial Statementに見ることができる。<sup>3)</sup>

この流れがはじまるのはなにを起点とするのか、すくなくとも近代的企業の出現といわれる鉄道企業に、その一元流をもとめることができるのではなからうか。

## II 1832年のボルチモア・オハイオ鉄道会社 Baltimore and Ohio Rail Road Company の利益計算体系

### 1. 収支記録と利益計算

損益計算書と貸借対照表のどちらかを徹底すれば他方は不用となる。たとえば、出資された基金の運用の現況を追って行けば責任はすべて解除される。すなわち出資者から預った資金の保管義務を果していることを報告によってみとめられるかどうか、報告の目的はそこにある。

いまひとつの、利益計算は現実の利益発生にいたるまでの期間は、計画ない

し見積利益、建設計画の開示によって、出資者への報告義務を果たすこととなる。

ボルチモア・オハイオ鉄道（以下B&Oと略することがある）の財務部長報告は、その一方の極をしめしている。そこでは貸借対照表という形での報告の意義が認められていない。

その理由は、つぎのように推定しうる。

(1) 当時貸借対照表そのものが報告書として存在していなかった。貸借対照表の役目が、アメリカという社会、なかでも鉄道という公益事業では、必要とは考えられていなかった。

(2) 貸借対照表の機能をはたすものがあつたので、貸借対照表は必要でなかった。

(3) 貸借対照表の名前だけがなかった。たとえば残高一覧表と言う名前であった。

のいずれかであろう。<sup>4)</sup>

## 2. 認められるべき貸借対照表の意義はなんだっただろうか。

借入銀行にたいし提示して、その回収の確實安全の保証となるべきであった。しかし、ボルチモア・オハイオ鉄道の場合、現実にその意義はなかった。事情は会社内外の両面にある。

第一に、信用は企業よりも、その事業を推進する市、州にあり、まさに公共・公益事業であった。

第二に、メカニック銀行から借入があるが、B&Oの社長ブラウン自身がこの銀行の頭取でもあった。<sup>5)</sup>

第三に、「この投機（1837年アメリカ恐慌前の）は未払の貸付けにたいする際立って現代的な態度を導入した。というのは、この投機が崩壊した重苦しい状況にあっては、未払いの貸付けは怒りをもって見られ、返済されずに放置されたのである。ミシガン、インディアナ、ペンシルバニア、メアリーランド、ルイジアナ、ミシシッピの諸州は、すべてその負債を破棄してしまった。……全く愚かな貸付をしたくせに、この困難な時期にその返済を求めるとは何ごとであるか、という怒りが表明されたのである」とガルブレイスは1837年恐慌では

負債のバブルがあったという。<sup>6)</sup> 年度は不明だが、議会在特別破産法を發布して、それによって3万9,000人が4億4,100万ドルに相当する負債を棒引きにもらったこと<sup>7)</sup>をいったものであろうか。会社への、その反映は、どうだったか。

Ⅲ それでは、資金収支と損益計算だけでやっていくのか。そうではない。

1. 1833年報告書には監査意見がついた。

1833年報告書には付表〔1〕から〔6〕まで、その〔5〕として

General statement of Receipts & Expendituresという表題がついた。

No. 1 Revenue From Passengers

No. 2 Tonnage

No. 3 Agregate Revenue月別

No. 4 貨物・乗客別月別輸送費

No. 5 General statement of Receipts & Expenditures

No. 6 貨物品目別月別運送トン数 東行き

そして次は〔H〕へつづく。

〔H〕 Brown Report財務部長ブラウン報告。内容は現金収支報告のままである。

(C) 監査報告書

監査の目的は (1) 純利益の検査 (2) 借入金利子はただしく経理されているか (3) 配当は適正かであった。

報告書中の損益計算

運輸収入6カ月間	\$ 92,556 86
運輸費および監督給料	\$ 41,534 35
路線および機関車修繕費、機関区員および監督給料	18,374 89

馬および馬具の使用による減耗	2,800 00
合計	<u>62,709 24</u>
差引, 残高	<u>\$ 29,847 62</u>

(1)については、このように、運輸収入から、運輸費、修繕費、馬・馬具の減耗見込を差引いた残高としているのは間違いと指摘。委員会の意見であるが（なんらかの会計原則があるわけではないがの意—森川）とことわって、借入金利を控除した残額を利益とすべきだとしている。

財務部長の意見は、その借入れは資本建設のためのものであるから、営業収益が負担する必要はないというもので、それも一定の根拠をもつというべきであろう。だから監査委員会の意見にもかかわらずこの損益計算原則は継続採用された。(2)(3)については特別の意見を付していない。<sup>8)</sup>

#### 1834年報告書 財務部長はムーレイに交替

前年とかわらず [D] Treasurer Murray Report = Cash Report

#### 1835年報告書

[C No.5] General statement of Receipts & Expenditures

[E] Treasurer Murray Report

#### 2. 1836年報告書 変化をみせてはいるが、混乱がある。

President Report

(A) Chief Engineer Report

[A] Report of Engineer of Location

[C] Summary Statement of the Affairs of the B & O R.R.と表題が変化し、総括表の性格がこくなった。内容は開業以来全資金収支計算書つまり資本・資産・当期収支表である。

資本として受取 \$ 3,250,050 00

ミリオンローン受取 61,200 00

本線所有ワシントン支線株式支払のための

アメリカにおける貸借対照表の一流

ミリオンローンの残高, 個人株主の申込支 払があり残ったもの		
計		<u>3,311,250 00</u>
不動産をふくむ路線, 駅, 蒸気機関車, 貨客車 馬, らばおよび馬具, いわゆる繰延利息 \$ 43,115 14を含む		
建設車両支出		<u>3,474,600 08</u>
支出超過		163,350 08
1836年度運輸収入 支線開業部分収入 \$ 29,942 69とも		281,966 87
運輸費用支出		128,177 41
修繕費		79,615 44
事務費給料		<u>5,011 83</u>
営業利益		69,162 19
支払利息		<u>22,870 25</u>
純利益		46,291 94
支線株式分支払利息		56,328 00
支線株配当		<u>46,940 00</u>
支線収支後純利益		36,903 94

ところが、この報告はなんであるかをみようとすれば、その前にその混乱が目  
にたつ。総収入と総支出が支出超過の結果となっていること。形式は貸借対照  
表ではないが、整理するまでもなく、

借方	建設車両	3,474,600 08	貸方	資本金	3,250,050 00
				借入金	612,000 00
				剰余	163,350 08

を意味している。剰余とは評価益ということになるのだが、この報告では支出  
超過となっている。事実は評価益どころか、路線・輸転器材とも取替えの必要  
に迫られているのである。

見方をかえれば、この剰余は報告者の表現は、支出超過 \$ 163,350 08なのである。収入と支出を追跡記録したところ支出のほうが多かったという意味である。それ以上でもそれ以下でもないと解釈すべきであろう。

どうしてそれができたのか、その財源はなにか、さらに、その持分の所有者は誰か、までの判断をしめすものではない。

問題はこれが、(1) 資産と負債を対比して純資産・株主持分を計算するものであるか (2) 支払手段たる当座・棚卸資産と負債を対比したものであるかということである。

その後次の付属表がつづく

(C.No.1) Statement of Revenue 主要駅別客数・運賃額

(2) 東向け西向け別貨物数量運賃月別

(3) 月別貨客別運賃収入 (4)……

(8) Statement of Reciepts and Expenditures of W.Branch

Treasurer Report. 内容は当座現金出納 合計欄額は本線 \$ 524,420 33  
支線 \$ 202,164 36

### 1837年報告書

A. Receipts and Expendituers

B. Summary Statement Affaires of B & O

### 1838年報告書

前年と変わらず

1839年報告書は、資料が欠けていて不明。

### 3. 1840年報告書はおおきく変化した。

まず、B. Summary Statement Affaires of B & O (内容は開業以来全資金収支計算書つまり資本・資産・当期収支表) が(A) にあがり、表題がなくなった。



A. Receipts and Expenditures が (B) となった。なぜかわったのか、理論書ではないから説明はない。1930年代のアメリカで、1950年代の日本で、財務諸表の順位がかわった。それは損益計算書が貸借対照表の地位にとってかわるものであった。その地殻変動になぞらえていえば、まさに損益計算書の地位を貸借対照表がとってかわったものであった。

社長マックレーンは資金状況について、次のようにのべている。

第1 銀行借入れおよび市金庫 (the City Commissioners of Finance) からの借入れ

第2 額面100ドルの市引受け株式 (City Stock) の転換 (Transfer) 保証書 (Company Order)

第3 City Stockの額面 (株式減価を考慮しない会社が固定した額面価額) による、契約者への直接支払

第4 州スターリング債券の5分利売却手続き

この4条件が完遂されている。<sup>9)</sup>

Hidy教授の著書によれば、McLaneは1939年10月12日鉄購入と工事延長の資金前払の契約をむすんだ。その担保保証はメリーランド州発行の債券72万ポンドであった。マックレーンの手中にあった全債券は、ベアリングに押えられ、85%以下では販売されないこととなった。<sup>10)</sup>

Annual Reportの最後の13ページで、5分利付州債5,250ポンドはベアリング商会に、1月から2月にかけて商会の限度いっぱい、85パーセントで、売却された。それはボルチモア受取り純額\$21,583 68となり、この売却の手取り額は7月1日期限の利息支払にあてられた。ボンドの残額は、なお、ベアリング商会の手中にあり、1839年10月の同商会と社長との間の協定公告で有効となったとある。

最後に社長はこう報告している。この7月1日のベアリングからの書簡には、このように書かれていると。

「メリーランド債は82.83%で、貴社からの残余ボンド分定額送金はすべてひくるとして約20万ポンドで、銀行買入れにお願い致したく、残余は市場変動を

避ける為アメリカに留めおかれたく。変動は目下微小、今後アメリカ株への需要がつけば、若干の値上がりも期待できますが、最近のヨーロッパ政治への憂慮は、むしろ現在の取引を削減しています。』<sup>11)</sup>

(A) The Baltimore and Ohio Rail Road Company, October 1, 1840としてだけ。勘定ないし表の性格を示す表題はついていない。しかしこれは内容的には貸借対照表であるとしうるが、明示的には貸借対照表ではない。ないとする根拠は、当期純利益を示す時に、RevenueからLess Expenses, Repairs and Interestとして控除してしめしている。これをなんと解釈するか。これを残高試算表の損益項目の残存物と見れば、この表自体いまだ残高試算表の性格を脱していないことになる。この残存物がすっきりするのは後出の1853年表である。<sup>12)</sup>

貸方合計の一段上の数字 246,947 00 には注がついていて、この当期純利益には、ワシントン支線からの配当受取 \$ 46,467 が加わり、計 293,414ドルとなる、とある。

(B) Statement of the Revenue and Expenses of the Baltimore and Ohio Rail Road Company

(C)(D)はワシントン支線の同様の表

1841年、1842年、1843年、1844年報告書は、付属明細がふえていくが、基本的には変わらない。しかし基本の計算システムと報告システムはかわらないのに、全体として開示がすすむという矛盾がひろがるともいえよう。

1844年社長マックレーンは再度渡欧する。もちろん目的は資金づくりである。帰ってくるのは1846年10月。その間、サミュエル・ジョーンズ・ジュニアが臨時代理社長に選ばれる。ジェット時代の今日からは想像もつかない。

この時、ベアリング会社への提出は、なにをどのように(役目)機能させるよう作成していったのであろうか。目下のところたずねるすべもない。



## IV 貸借対照表の登場と性格確認

### 1. 1845年報告書

(A) The Baltimore and Ohio Rail Road Company, 勘定ないし表の性格を示す表題はついていない。

(B) Statement of Revenue and Expenses.(C)(D)はワシントン支線の同様の表

1840年と変らずだが、(B)にTabular Statement がついて支出項目の分析表、Receipts and Expensesの標題で収支の内訳、利益処分計算がしめされている。

### 1851年報告書

社長Swannの報告では、1851年1月3日5分利スターリング州債の残りをニューヨークの商会に売却成功、その額は総額\$1,973,688 89 となった。<sup>13)</sup>

Hidyによれば、ベアリングは当時まだB & Oが所有していた49万5,000ポンドの州債のうち、20万ポンドを買うとの手紙をだしているが、B & Oはことわった。<sup>14)</sup>

### 2. wheelingへむけての資金難

カンバーランドからホイーリングまでの建設工事は大幅に遅延した。その理由としてライツェンシュタインはつぎの3点をあげる。<sup>15)</sup>

(1) 3州の設立認可法には1843年以降のテリトリー取得を認めていなかった。旧法はそれぞれの州内建設工事を開業後10年（ペンシルヴァニアは15年）以内に完成するよう定めていた。さもなければ白紙撤回であった。その新法（更新法）をうるためには困難があった。

各州がすらすらと延長をみとめなかったのはなぜか。運河会社の反対が復活したのか、会社の能力への不信感がつよまったのか、そもそも工事そのものの困難性が反対意見の底にあったのか。

(2) 会社の資金不足・信用不足

1842年には1837年恐慌の影は消え去って金融市場は復活していた。だからボルチモア市の300万ドルは、現金化できた。しかし、その現金は新規路線建設にはむけられず、負債利子・元本返済にあてられた。

これをAnnual Reportでたしかめてみよう。

1840年10月1日付けの付属表(A)には借方資産のなかに、

Baring, Brothers & Co. London, \$3,181,005 11

という記入が登場する。ベアリング商会から借り入れた筈なのに、貸方にはベアリングという科目はないが、それに該当する金額で次の記入がある。

State of Maryland Five per cent. Sterling Bonds 3,200,000

メリーランド州の発行した債券320万ドルを借り、それをベアリング商会で資金化して、未収金扱いとして資産に計上したというところである。

Annual Reportの本文(10ページ以下)によれば、カンバーランドまでの路線延長工事の成否はボルチモア市の財政力すなわち会社への出資申込Subscriptionに定期的に応ずることができるか、また会社がそのスターリング債を満足できる期限内に売却できるかにかかるといえる。<sup>16)</sup>

1842年10月1日付けの付属表(A)には、

City of Baltimore 2,700,768 81

の記入がある。前年にはその金額は1,074,694 59であった。また翌年の1843年の金額は記入がなくなる。その代りかどうかは確認しようがないが、

Baring, Brothers & Co. London, Debt for Iron Rails 253,702 74

という記入が登場する。次の1844年には同勘定は

Baring, Brothers & Co. London, for balance now due 203,702 74

という記入になる。つまりその1年間で50,000ドル現金化したことになる。

この残高は、1851年期末には、\$2,212 42 となる。

1852年 この勘定科目は見当らなくなる。

(3) カンバーランド開通直後から運賃引下げの影響もあった。ペンシルヴェニア鉄道がB&Oとの競争にそなえて引下げをおこなったからである。結果として、B&Oの旅客運賃は25%、貨物運賃は30%引下げられた。社長マックレーンは「公衆が求めてもいない、事業の公正利益としては到底みとめられない運

賃<sup>17)</sup>と報告した。そのうえ不都合にも、国有道路による西部からのワゴン輸送が荷扱いを増やすはずであったのが、失敗に帰した。この不利はホイーリング開通までうめられなかった。

さらに、1845年までの運輸不況がかさなった。

〔表2〕 1845年までの運輸不況を示す表

年次	収入 Receipts			支出 Expenses	純益 Net Receipts
	客・郵便	貨物	計		
1836	128,126	153,186	281,342	212,937	68,375
1837	145,625	156,676	301,301	289,125	12,176
1838	166,694	198,530	365,224	271,581	93,643
1839	173,840	233,487	407,347	342,700	94,647
1840	177,035	255,848	432,885	275,189	157,694
1841	179,616	211,454	391,070	239,622	151,448
1842	181,177	245,315	426,492	216,715	209,777
1843	274,617	300,618	575,235	295,833	279,402
1844	336,876	321,743	658,619	311,633	346,986

(Milton Reizenstein ; The Economic History of the Baltimore and Ohio Railroad 1827-1853, 1897, p.57およびp.87の表により補足)

この表から1837年の純益が前年の\$68,375 から\$12,176 へ1/5.6 に低下したことが確認できる。1839年には貨物の増加が市況回復を示唆している。小麦粉輸送では、1938年の12万1,521バーレルから、1839年26万4,033バーレルになった。<sup>18)</sup>

1845年以降になると貨物収入が急速にふえる。なぜ増えるのか。沿線の農業、土石採取、工業の開発が急速にすすんだのが直接の原因である。しかしこのB&Oという鉄道はオハイオ河に達し、さらに西進してこそ経済性を発揮する、すくなくとも、そう期待されていた。

1852年報告書のp.24には財務部長の資金計画がある。<sup>19)</sup>

オハイオ河に到達するまでの必要資金 \$7,271,732 51

これも当初、総監督general superintendentの

アメリカにおける貸借対照表の一流

報告書 (1849,10,29) の見積によれば	\$ 6,278,000 00
1850年価格では	\$ 6,631,721 00
それに対する手当分	
\$ 3,200,000 Stering 5s	
1,000,000 Bonds 1867	
566,666 Iron Bonds <sup>20)</sup>	
1,128,500 Coupon Bonds of 1875	
<u>700,000</u> ,, ,, 1880	
6,595,166	
<u>500,000</u> Contingencies	
<u>\$ 7,095,166</u>	

さらに追加 \$ 1,000,000 が機関車と車両に必要となる。

「しかし、エリー鉄道では、見込を 300万ドル超過したが、再徴収して工事完了した。鉄道工事にはContingency偶発費用はつきものである。」と社長 Swannはのべている。

## 2. 1853年報告書は

Aの表が大きくかわる。第1に、標題がStatement of Accountsとなった。第2に、Liabilities とAssetsの見出し表示がでて、対照の中身が明確化した。なぜLiabilities が先にきているのか。中村万次氏はイギリスへ資金提供を依頼しにいくためにといわれているが、史料であきらかになると興味深い。<sup>21)</sup>

Statement of Accounts は〔表3〕で原文、〔表4〕で訳文をかかげた。

[表 3]

A.

THE BALTIMORE AND OHIO RAIL ROAD COMPANY.

Statement of Accounts, September 30, 1853.

LIABILITIES.

<i>Common Stock, held as follows, viz:</i>		
State of Maryland.....	6,855 shares.	\$ 685,500
City of Baltimore, .....	42,582 "	4,258,200
City of Wheeling, .....	5,000 "	500,000
Individuals, .....	46,478 "	4,647,800
Scrip, (not funded,) .....	274 02 "	27,402
Preferred Stock, held by the State of Maryland, on which a dividend in perpetuity of six per cent. per annum, (not more nor less,) out of the profits of the Road, is guaranteed by the Company to the State, .....		30,000 " . 3,000,000
		\$ 13,118,902
131,180 02 "		
<i>Loans, secured by Bond and Mortgage:</i>		
No.1, redeemable in .....	1854 .....	\$ 1,000,000
2, " .....	1867 .....	1,000,000
3, " in equal sums in 1856-7-8-9 & 1860 .....		566,666 67
4, " .....	1875 .....	1,128,500
5, " .....	1880 .....	700,000
6, (for \$ 2,500,000,) .....	1885 rec'd on ac't.	1,282,846 25
		5,677,012 92
Loans on Call, .....		388,710 06
Bills Payable—issued principally for new Rolling Power, and falling due at various dates to 1858, .....		1,974,999 83
Unclaimed Dues—amounts due to Contractors and others on settlement, .....		19,382 66
Profit and Loss—appearing hitherto under the head of Revenue, .....		1,075,330 84
		\$ 22,254,338 31

ASSETS.

<i>Road from Baltimore to Wheeling.</i>		
Baltimore to Cumberland, .....		\$ 8,817,220 13
Cumberland to Wheeling, .....		7,982,230 52
Second Track, .....		513,248 20
Rolling Power, .....		2,596,895 55
Real Estate, .....		798,433 60
		\$ 20,708,028
Stock in the Washington Branch Road, .....		1,016,800
Sinking Fund for the redemption of Loan No.1 .....		301,830 05
Outstanding Dues—including Bills Receivable, Passenger Through Tickets, Tonnage, & c, .....		227,680 26
		\$ 22,254,338 31

Office of the Baltimore and Ohio Rail Road Co. }  
November, 1853.

J. I. ATKINSON, Treasurer.



アメリカにおける貸借対照表の一流流

[表 4]

ボルチモア・オハイオ鉄道会社 Baltimore and Ohio Rail Road Company  
勘定報告書 Statement of Accounts, 1853-9-30

負		債	
普通株式株主別			
メリーランド州	6,855	685,500	
ボルチモア市	42,582	4,258,200	
ホイーリング市	5,000	500,000	
個人	46,478	4,647,800	
仮株券Scrip Not funded	274.02	27,402	
優先株メリーランド州保有年6%配当保証	30,000	3,000,000	
総株数	131,180.02		\$ 13,118,902
抵当付債券借入れLoans, secured by Bond and Mortgage			
No. 1 償還1854		1,000,000	
No. 2 償還1867		1,000,000	
No. 3 各年均等償還1856-7-8-9-1860		566,666 67	
No. 4 償還1875		1,128,500	
No. 5 償還1880		700,000	
No. 6 (250万ドル) 償還1885 (受入れ額)		1,281,846 25	
			5,677,012 92
当座払借入金			388,710 06
支払手形新輪転機材購入目的期日1858年内期限			1,974,999 83
未払金Unclaimed Due—			
決済価格による契約者の債権			19,382 66
剰余金勘定Profit and Loss—収入勘定の金額 appearing hither to under the head of Revenue			1,075,330 84
			22,254,338 31
資		産	
ボルチモアからホイーリングへの路線			
ボルチモアからカンバーランド		8,817,220 13	
カンバーランドからホイーリング		7,982,230 52	
複線		513,248 20	
輪転機材		2,596,895 55	
不動産		798,433 60	
			20,708,028
ワシントン支線株式			1,016,800
No. 1 借入金償還基金			301,830 05
未決済債権—受取手形, 前売通し乗車・貨物券その他			227,680 26
			22,254,338 31

署名 アトキンソン

この報告書（表）。署名人はJ.I. Atkinson Treasurer, 特徴はLiability & Assetsという総括タイトルがついたこと、借方貸方の差額がProfit & Loss勘定にかわったことである。アトキンソンが財務報告に説明をくわえたのは、この一年だけだったのである。だとすればその事情はなにか。問わるべきであるが、あきらかではない。

アトキンソンは表について異例の説明をした。

彼は、この表は要約バランスシート a didgest balance sheetだと説明し、同ページにつづいて資産の評価について原価costも、時価valueをも表現していない、その理由はその資産が属している勘定がしばしばProfit & Loss勘定によってしめきられているからであると、説明している。（このように訳したのでは、明確ではない。いまいちど原文を示そう。because the accounts, which they belong, have been closed by Profit & Loss Account. このclosed byはProfit & Loss Accountを相手勘定として締切られるということである。この段階でのProfit & Loss Accountは今日の剰余金計算書もしくは剰余金処分計算書であるから、営業損益以外の損益、この場合は評価損益と解釈するのが順当となる。つまり評価替えをおこなっているからcostもvalueをも表していないと、彼は考えたのであろう）<sup>22)</sup>

さらに、このクラスの資産原価は1,315,000ドル近く補足されており、しかもその額は、現在価値にはるかに及ばない。Rolling Power文字通りなら機関車だが、ここでは車両全体が、General Super intendentにより\$2,903,767と評価されているが、これまた同様の理由により、最初原価first costより遥かに低い、とアトキンソンは報告している。

以上の説明は、貸借対照表作成基準が、技師作成の現在価値評価にあることを物語っている。現金収入とその支出を追って正確に記載することによる免責という報告原理から、財産価値の維持その表示へと転換したことを物語るものといえよう。

ただこの推定には、報告書の原資料である内部の帳簿記入に戻る必要がある。しかしボルチモア・オハイオ鉄道の場合、1904年2月7日のボルチモア大火で本社が焼損し、帳簿類が失われている。<sup>23)</sup> そこに一定の限界がある。

むすび

1. 現金収支計算表から貸借対照表は変化して来た。このことは貸借対照表の本質を考えるのに示唆をあたえる。
2. 現金収支計算表から貸借対照表に展開していくためには条件が必要である。それは資産と負債の対比すなわち純資産の確定という計算ないし報告意識である。
3. 鉄道業は公益事業として、最初から規制産業として生れ、成長した。とくに今回のボルチモア・オハイオ鉄道はなかでもボルチモア市の劣勢挽回という地方的課題をになつての起業であった。その点では、マサチューセッツ州の都市間鉄道とは著しくことなっていた。株主の持分意識は低かった。だから配当も無配が多かったし、また株式配当という財務運用策略の先駆ともなった。

アメリカにも他の産業分野に群少の企業が生れていた。それらは鉄道業とははるかに小さい資金による企業であった。そこでは資金の流動性はもっと高く、したがって景気の影響を受け易かった。そちらの方が貸借対照表を必要とする可能性が高かったと考えるのが当然である。鉄道業を一元流と、あえていった理由である。

注

- 1) W. A. Paton, A. C. Littleton : An Introduction to Corporate Accounting Standards, 1940, 中島省吾訳, 会社会計基準序説, 103ページ以下。
- 2) 井上良二 : 財務会計の基礎理論, 149ページ。
- 3) 森川 博 : 1920年代アメリカの会計制度, 松尾憲橋編著, 会計の社会的機能, 55ページ。
- 4) 1860年前後, 次のように州内でも名称と英米方式のどちらかは統一されていない。州委員会が会計規定をもっていなかったか, いわゆる薄力委員会で, 統一強制をしなかったかと思われる。

Henry Varnum PoorのHistory of the Railroads and Canals of United States of America, 1860 で概観を試みる。( ) 内のp.は同書のページ。

Maine

General Ledger Balance Sheet 1859,

New Hampshire

General Ledger Balance sheet, 1859, Concord and Portsmouth R. R. Balance Sheet, 1857ただしこれは企業全体の他社への売却時のもの、Contoocook River R. R. General Statement 1857, Cheshire R. R. General Ledger Balance sheet, 1859ここは資産借方負債貸方のアメリカ方式、New Hampshire Central R. R., General Statement 1853 イギリス方式、

Vermont

General Ledger Balance Sheet, 1859, American Style, Rutland and Burlington R. R. はGLBSだが、English Style, Vermont Valley R. R. は、なんと株主にAnnual Report を配付せず、したがってgeneral Statement もあたえられていない。(p.80)

Massachusetts

Boston and Maine, Boston and Worcester R. R. General Ledger Balance Sheet, 1859, American Style, しかしBoston and Providence はイギリス方式。

Hampshire and Hampden R. R., General Statement 1859,

Rhode Island

New York, Providence and Boston R. R. はGeneral Statementを公表していない。(p.188),

Maryland

B & OもGeneral Ledger Balance Sheet, 1859, となっている。会社のAnnual Report かどうか。手元の1856年のものでは、Statement of the Liabilities and Assets of the Baltimore and Ohio R. R. Companyとなっている。57年58年59年が、手元にないので、決定的なことはあきらかでない。

Baltimore and Susquehanna R. R. はcondensed Financial Statement 1854, Cumberland and Pennsylvania R. R., General Statement, 1860,

New York

New York Central R. R., General Ledger Balance Sheet, 1859, Cost of Road and Equipmentのくわしい内訳, Capital Stock, Funded Debt, Floating Debt およびSinking Fundの内訳, New York and Erie も同じ程度の情報開示。

- 5) この銀行については森川 博, 1837年恐慌と初期アメリカ鉄道会計(1), 和歌山大学経済学部, 経済理論, 202号, 22ページの注
- 6) J. ガルブレイス : バブルの物語, 邦訳, 89ページ以下。
- 7) 森川 博, 前掲論文, 18ページ。
- 8) 中村万次氏はこの監査委員会の三人は取締役会関係者でいわゆる独立監査人では

ないと評価している。

- 9) Annual Report, 1840, p.10.
- 10) Ralph W. Hidy : The House of Baring in American Trade and Finance, 1949, p.281.
- 11) Annual Report, 1840, p.13.
- 12) Annual Report, 1840, p.14.
- 13) Annual Report, 1851, p.9.
- 14) Hidy, ditto, p.592.
- 15) Milton Reizenstein : The Economic History of the Baltimore and Ohio Railroad 1827-1853, 1897, p.51.
- 16) Annual Report, 1840, p.10.
- 17) Annual Report, 1843, p.4.
- 18) Annual Report, 1839, p.5.
- 19) Annual Report, 1852, pp.24,25.
- 20) 生田保夫 : アメリカ国民経済の生成と鉄道建設, によれば, この6分利付き債券で127,500ポンドの2万トンのレールを輸入した。158ページ。
- 21) 中村万次 : ボルチモア・アンド・オハイオ鉄道の会計, 1827-1840, 四日市大学論集第5巻第2号, 62ページ, 論叢米国鉄道会計史に所収。
- 22) Annual Report, 1853, p.12.
- 23) 森川 博, 前掲論文, 4ページ。

